CER SENIN

Revista Forţelor Aeriene Române

Nr. 1 (91) ◆ 2007

CEREMONIALUL DE PREDARE – PRIMIRE A FUNCȚIEI DE ȘEF AL STATULUI MAJOR AL FORȚELOR AERIENE

Pag. 7

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

CUPRINS

- CER SENIN
  - Arhiva – www.roaf.ro
    - Nr. 1 – 5/2006
  - Nr. 1/2007
    - CUPRINS
      - Agendă (4)
      - Virtutea Aeronautică (11)
      - Interviu – General de brigadă Oprea Haralambie, comandantul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer (12)
      - Unități de elită – Baza 86 Aeriană (16)
      - Învățământ (20)
      - D'ale aviatorilor (24)
      - Album "Cer Senin" – C-130 H (26)
      - Agendă NATO (28)
      - România în Europa (30)
      - Expertul dixit – Intensitatea solicitărilor profesionale în sarcinile de zbor (34)
      - Performanță (38)
      - Asistență juridică (40)
      - Profesia mea: soție de pilot (42)
      - Motivație, carieră, resurse, oameni (44)
      - In memoriam (46)
      - Reportaj – Batalionul 76 Radiolocație (48)
  - LECTURĂ PLĂCUTĂ!

Intrarea în legendă

Primăvara anului 2007 lasă liber drumul trecerii în poveste a MiG-urilor românești și deschide pridvorul altei epopei cu oameni și avioane, provenite din alte puncte cardinale decât cele de până acum. Veteranul MiG-21 LanceR, anticipându-și „lăsarea la vatră", rămâne aeronava care din anul 1958 și până în anul 2013 va continua să aibă sub aripi, în pază și apărare, spațiul aerian al României.

MiG-urile vor fi înlocuite cu 48 de aparate, compatibile cu misiunile NATO, în cadrul celui mai mare contract de tehnică militară din istoria Armatei României.

Dacă între strategic și politic vor alege și vor aplica decizia cei în drept să o facă, pe mine, ca pilot, viitorul avion mă interesează. Pentru că, în definitiv, pilotul în cabina avionului probează valențele deciziilor valoroase.

Suntem membri NATO, iar acest fapt determină și susține necesitatea înzestrării cu un avion polivalent, capabil să contribuie la apărarea spațiului aerian, flexibil în misiunile de atac la sol, dar deopotrivă capabil să execute misiuni de cercetare aeriană și de vânătoare-interceptare. "Achiziționarea avioanelor multirol va reprezenta integrarea Forțelor Aeriene Române în familia celor moderne, din NATO, astfel încât să fie capabile să acționeze ca un tot unitar împotriva oricărei amenințări, oricât de complexă ar fi" – menționează raportul Statului Major al Forțelor Aeriene. În condițiile noilor misiuni, complexe și desfășurate în zone foarte fierbinți, aeronavele viitoare trebuie să facă față provocărilor generate de evoluția tehnicii în următorii 30–40 de ani.

Gândesc avionul multirol în termeni de pilotaj. Un aparat de luptă capabil să execute misiuni cu grad ridicat de complexitate și risc, asimilat perfect misiunilor aer-aer, aer-sol și aer-mare, în toate condițiile meteo, ziua și noaptea, independent sau în formație, cooperând cu mijloacele de comandă din aer și de la sol, în limita vizibilității directe și dincolo de aceasta, în condițiile războiului electronic, în oricare dintre zonele de conflict. Să pună în valoare pregătirea operațională a piloților prin eficacitate maximă în condițiile câmpului de luptă modern și să dispună de: flexibilitate în executarea misiunilor, posibilitatea schimbării misiunii în aer, capabilitate mare de supraviețuire în mediu ostil, timp redus de refacere a capacității de zbor și de luptă, autonomie mare de zbor, viteze supersonice la orice altitudine, exploatarea la sol și în zbor a avionului fără restricții, reducerea sarcinilor pilotului, viteză mică de aterizare și distanță mică de rulaj, sistem de realimentare în zbor. De asemenea, să dispună de capabilitate de refacere a capacității de luptă pe aerodromuri sumar amenajate (expediționare) și să poată acroșa armament inteligent.

Studiile de fezabilitate și tabele comparative dau rezultate greu de nivelat. Aeronavele viitoare, reprezentante ale unor generații apropiate, trebuie în primul rând să se muleze pe genul de misiuni avute în vedere. Pentru că restul, adică tehnica de pilotaj și exploatarea în luptă, în mod sigur vor fi semnificativ ușurate de tehnologia ultimilor ani de aviație mondială.

Încrezător, aștept prima decolare.

Comandor

DUMITRU BERBUNSCHI

AIR FORCE 2006 BALANCE SHEET

On 13th March this year, the Minister of Defense, Mr. Sorin Frunzaverde and the Chief of General Staff, Admiral Gheorghe Marin, participated in a meeting held at the Air Force Headquarters on issues concerning Air Force Status Review in 2006.

In 2006 the Air Force Staff aimed at fulfilling major targets such as: continue the restructuring process at unit level; meet the Force Goals; make NATO-deployable and Regional Initiative-assigned force packages operationally capable; maintain the Air Force contribution to theatre force deployment; and provide NATO-, and EU-designed capability to participate in international coalition for fighting against terrorism.

As far as structure-related tasks are concerned, the following were the priorities on which the Air Force Staff focused its human resources, as well as financial and material efforts: ■human resources management; ■ logistics and force sustainment; ■personnel training improvement; ■participation in NATO-led operations and missions and international coalition for fighting against terrorism; ■international military events.

Human Resources Management

At present, the Air Force manpower is at the minimum level of the committed share within the NATO national forces; the structure meets the current and perspective requirements with respect to the Romanian Armed Forces' Transformation Concept, and is capable of accomplishing the missions and covering the areas of responsibility.

Participation in operations outside Romanian territory

As for Romanian military involvement in operations abroad, the following was the contribution of the Air Forces:

– C-130 aircraft performed 74 missions in Iraq and Afghanistan theatres and AN-26 – 23 missions in Bosnia Herzegovina, Kosovo and Afghanistan;

– 1532 flying hours;

– Transportation of 3742 military personnel and 870 tones of materials.

Force operational integration and evaluation

The Air Forces completed the restructuring process by the end of the year 2005. In 2006, that is a year earlier, they entered a new phase "Full operational integration into NATO and EU" thus enabling to reduce personnel-related costs on the whole budget and direct those available funds to specific equipment procurement and infrastructure upgrading.

BILANȚUL FORȚELOR AERIENE PE ANUL 2006

În data de 13 martie a.c. a avut loc, la sediul Statului Major al Forțelor Aeriene (S.M.F.A.), în prezența ministrului apărării, domnul Sorin Frunzăverde, și a șefului Statului Major General, amiral Gheorghe Marin, analiza stării Forțelor Aeriene în anul 2006.

Obiectivul S.M.F.A., în cursul anului trecut, a fost continuarea procesului de restructurare a unităților, îndeplinirea Obiectivelor Forței, operaționalizarea pachetelor de forțe destinate NATO și inițiativelor regionale, menținerea contribuției Forțelor Aeriene la dislocarea forțelor în teatrele de operații, precum și asigurarea capabilităților destinate NATO și UE în scopul participării la coaliția internațională de combatere a terorismului.

Corespunzător acestui obiectiv, S.M.F.A. a coordonat activitatea de operaționalizare a structurilor, pe baza unor obiective în cadrul cărora eforturile umane, financiare și materiale au fost focalizate pe următoarele priorități, astfel:

◆ managementul resurselor umane;
◆ logistica și susținerea forțelor;
◆ perfecționarea instruirii personalului;
◆ participarea la operațiile și misiunile sub comandă NATO și la coaliția internațională de combatere a terorismului;
◆ activități militare internaționale.

Managementul resursei umane

Activitatea de management a resurselor umane a urmărit continuarea implementării programului Forța Obiectiv 2007 – revizuită fundamental, încadrarea calitativă și cantitativă cu personal a structurilor din cadrul S.M.F.A. corespunzător programelor noi de înzestrare cu tehnică, a misiunilor ce-i revin și în acord cu necesitatea integrării operaționale depline în NATO și UE.

Acest proces a presupus realizarea următorilor itemi: ◆proiectarea fluxurilor de personal în perioada 2006–2015; ◆ participarea cu personal calificat în cadrul structurilor de conducere NATO și UE; ◆selecționarea personalului pentru încadrarea a 33 de funcții pe aeroportul Kabul, în cadrul misiunii KAIA–Lead Nation, precum și contribuția permanentă cu două posturi; ◆elaborarea statelor de organizare pentru structurile puse la dispoziția NATO și UE.

În acest moment, efectivele Forțelor Aeriene se află la limita minimă a ponderii lor în totalul efectivelor armatelor statelor membre NATO, iar structura este realizată în conformitate cu cerințele actuale și viitoare ale Forțelor Armate, se încadrează în Concepția de transformare a Armatei României, răspunde misiunilor și acoperă în totalitate domeniile de responsabilitate încredințate.

Participarea la operații în afara teritoriului României

În anul 2006, Forțele Aeriene au participat activ la misiunile de stabilitate în teatrele de operații din IRAK, AFGANISTAN, BOSNIA–HERȚEGOVINA și KOSOVO, principalele misiuni constând în executarea transporturilor aeriene pentru rotirea contingentelor românești aflate în teatrele de operații.

În perioada 21.03–03.08.2006, Forțele Aeriene au îndeplinit misiunea „România – Lead Nation KAIA" (România – națiune conducătoare a aeroportului internațional Kabul), solicitată României de către NATO.

Misiunea detașamentului român (39 militari, din care 33 din Forțele Aeriene) a constat în asigurarea continuă a funcționalității aeroportului Kabul (24 ore/7 zile pe săptămână), împreună cu alți 140 de militari din 26 de țări aliate.

Printr-un management adecvat și prin nivelul pregătirii personalului din contingentul românesc, s-a reușit menținerea stării de operativitate la standardele impuse de misiune.

În cadrul participării la operații în afara României, Forțele Aeriene au realizat:

◆ 74 de misiuni cu aeronavele C-130, în teatrele de operații din IRAK și AFGANISTAN și 23 misiuni cu aeronavele AN-26 în BOSNIA–HERȚEGOVINA, KOSOVO și AFGANISTAN;

◆ 1.532 ore de zbor;

◆ transportul a 3.742 de militari și 870 tone de materiale.

„Mulţumesc reprezentanţilor Forţelor Aeriene, piloţilor şi echipajelor, pentru modul în care au îndeplinit misiunile de susţinere a efortului depus de trupele terestre în teatrele de operaţii, acesta reprezentând, de altfel, cel mai important aspect al activităţilor desfăşurate, în prezent, de Armata României.

Este o realizare deosebită faptul că ne-am demonstrat capacitatea de a acţiona în mod concret în teatrele de operaţii, deşi Armata României nu mai participase la astfel de confruntări reale după cel de-al Doilea Război Mondial.

Se cunoaşte că activitatea Forţelor Aeriene presupune un grad înalt de tehnicitate, implicând resurse materiale şi umane deosebite. Iar pentru realizarea misiunilor foarte complexe ale acestei categorii de forţe este nevoie de tehnică modernă şi de personal instruit.

Din acest motiv, pentru anul în curs, este absolut necesară elaborarea unei concepţii foarte clare privind modernizarea aviaţiei militare. Se fac deja eforturi susţinute, prin intermediul structurilor de specialitate, pentru a stabili un raport corect între preţul de achiziţie şi calitatea tehnicii de aviaţie ce urmează a fi achiziţionată. Sunt convins că vor fi găsite resursele necesare, întrucât există determinare, la nivelul factorului politic, pentru a rezolva această problemă.

Vă mulţumesc pentru modul în care aţi acţionat în cursul anului 2006 şi îmi exprim încrederea că şi pe viitor, Forţele Aeriene vor reprezenta unul dintre cele mai importante argumente ale Armatei României în raport cu obligaţiile asumate de România în calitate de ţară europeană şi de membru NATO".

SORIN FRUNZĂVERDE,
ministrul Apărării

Operaţionalizarea şi evaluarea forţelor

Operaţionalizarea entităţilor structurale destinate NATO/UE din Forţele Aeriene constituie un obiectiv fundamental pentru perioada 2006–2015.

Corespunzător acestui obiectiv, entităţile structurale destinate NATO/UE din Forţele Aeriene au parcurs în mod gradual, de la nivelul iniţial sau intermediar de stare, etapele realizării capabilităţilor operaţionale esenţiale. Obiectivul operaţionalizării l-a reprezentat şi îl reprezintă realizarea, până la termenele de operaţionalizare stabilite, a unor entităţi structurale cu un nivel optim de încadrare, înzestrare şi instruire, interoperabile, mobile, sustenabile şi dislocabile, în măsură să execute misiuni NATO/UE. Acesta se realizează prin acţiunile şi măsurile incluse în planurile de operaţionalizare de la nivelul S.M.F.A. şi ale structurilor (Bazele Aeriene şi Regimentul 70 Geniu) ce asigură oferta de forţe.

Forţele Aeriene au finalizat restructurarea la 31.12.2005 şi din anul 2006 au început, cu un an de zile mai devreme, „Etapa integrării operaţionale depline în NATO şi Uniunea Europeană".

Prin devansarea etapelor de restructurare s-a realizat diminuarea ponderii cheltuielilor de personal în ansamblul bugetului şi orientarea fondurilor astfel disponibilizate către înzestrarea cu tehnică specifică şi modernizarea infrastructurii.

Instrucţia

Instrucţia în structurile de aviaţie a avut ca obiectiv general menţinerea nivelului de instruire în zbor a piloţilor din serviciul de luptă Poliţie Aeriană, creşterea

acestui nivel la piloţii aflaţi în pregătire pentru misiunea din Ţările Baltice din acest an, a piloţilor din pachetele de forţe ce se vor deplasa în teatrele de operaţii în perioada următoare (2008–2010), precum şi creşterea nivelului de interoperabilitate prin însuşirea continuă a procedurilor NATO şi aplicarea acestora în cadrul exerciţiilor şi antrenamentelor în comun cu forţele aeriene din ţările aliate.

Deosebit de importante sunt realizările în privinţa constituirii de structuri coerente, cu certe capabilităţi şi voinţă de a îndeplini misiuni în teatrele de operaţii. Dovedind o corectă înţelegere a responsabilităţilor, a relaţiilor dintre dificultăţile de operare şi exigenţele activităţii de zbor, personalul aeronautic de comandă, dar şi cel de execuţie, au făcut ca obiectivele asumate să fie îndeplinite.

În cazul structurilor GBAD – Ground Based Air Defence, cea mai importantă şi mai complexă componentă a procesului de instrucţie a fost reprezentată de exerciţiile tactice, cu trupe cu trageri de luptă, efectuate cu tehnica din dotare în poligonul Capu Midia, aspect care a demonstrat că nivelul instrucţiei artileriei şi rachetelor sol-aer este FOARTE BUN.

Anul 2006 a fost anul declanşării instruirii batalionului HAWK, în sensul familiarizării cu tehnica, iar din acest punct de vedere cele mai importante realizări s-au concretizat în activităţi bilaterale internaţionale teoretice şi practice cu echipe de specialişti din Forţele Aeriene Regale Olandeze desfăşurate în poligonul Capu Midia.

În structurile de radiolocaţie, instrucţia s-a concentrat pe realizarea nivelului de performanţă necesar supravegherii spaţiului aerian naţional şi integrării supravegherii aeriene a României în sistemul de apărare aeriană al NATO (NATINADS).

Instrucţia personalului din structurile de radiolocaţie a avut caracter preponderent practic-aplicativ, s-a desfăşurat pe timpul executării serviciului de luptă Poliţie Aeriană (On Job Training), acest lucru fiind determinat de specificul structurilor de radiolocaţie, de a se afla permanent în secvenţa de întrebuinţare a forţelor din cadrul ciclului de generare şi întrebuinţare a forţelor.

Instrucţia forţelor prin participarea la activităţi internaţionale

În cele 286 activităţi internaţionale, din care 227 în străinătate şi 59 în ţară, Forţele Aeriene Române şi-au ridicat gradul de expertiză, au demonstrat voinţă de implicare, augmentarea gradului de credibilitate ca partener de dialog şi cooperare în cadrul Alianţei şi în relaţia cu partenerii externi.

Mitingul aviatic RoIAS-06 s-a desfăşurat cu participarea internaţională a 173 de aparate de zbor şi 4 formaţii de înaltă acrobaţie aeriană din 17 ţări, Forţele Aeriene Române prezentând aeronavele MiG-21L, IAR-99 ŞOIM, C-130, AN-26, IAR-330 şi IAR-316.

S.M.F.A. a gestionat, în anul 2006, 13 exerciţii de pregătire în comun cu parteneri străini.

Participarea Forţelor Aeriene la diferite tipuri de exerciţii a scos în evidenţă următoarele aspecte:

◆ România este un aliat serios şi credibil, cu o prestaţie corespunzătoare cerinţelor de evaluare specifice;

◆ Forţele Aeriene au capacitatea de a disloca detaşamente de zbor la distanţe mari faţă de aerodromul de bază şi de a opera în condiţii atmosferice extreme;

◆ nivelul de pregătire al personalului navigant, de stat major şi tehnic a permis abordarea, în condiţii de siguranţă, a tuturor misiunilor, începând de la planificare şi continuând cu pregătirea şi execuţia;

◆ standardizarea proceselor operaţionale şi de mentenanţă a aeronavelor reprezintă o forţă multiplicatoare în planificarea, organizarea şi executarea misiunilor aeriene.

Starea de spirit a personalului

Principalele probleme sociale cu care se confruntă cadrele militare sunt generate, în special, de aspectul financiar şi se referă la: insuficienţa veniturilor comparativ cu cheltuielile, dificultatea obţinerii unei locuinţe, calitatea serviciilor medicale şi culturale, posibilităţile reduse de petrecere a concediului de odihnă.

Acestea sunt, însă, consecinţe firesti ale unei realităţi obiective existente în prezent în societatea românească, în general. Ataşamentul faţă de cariera militară este, cu toate acestea, foarte mare, astfel încât, deşi 58,6% din cadrele militare afirmă că sunt îngrijorate de viitorul lor în armată, 77,5% declară că nu intenţionează să părăsească Forţele Aeriene.

Cele mai apreciate aspecte ale vieţii militare sunt cele care ţin de calitatea relaţiilor interpersonale şi de activitatea desfăşurată în unitate.

Factorul negativ care influenţează cel mai puternic starea de spirit este capacitatea scăzută de adaptare a personalului la procesul de restructurare al armatei. Segmentul de vârstă cel mai afectat este 40–55 ani. Aceasta se datorează atât unor factori interni sistemului militar (lipsa unor structuri de reconversie, părăsirea sistemului înainte de vârsta de pensionare legală), cât şi unor factori externi (ofertele scăzute de muncă, cerinţele de experienţă îndelungată sau preferinţa pentru anumite specializări).

Material realizat cu sprijinul secţiei Planificare Instrucţie

CEREMONIAL DE PREDARE – PRIMIRE A FUNCȚIEI DE ȘEF AL STATULUI MAJOR AL FORȚELOR AERIENE

Changing command ceremony in Air Force Staff

On Thursday, 15th March 2007, the procedure of changing command took place at the Air Force Headquarters. The Minister of Defense, Sorin Frunzaverde, and the Chief of General Staff, Admiral Gheorghe Marin participated in the ceremony.

After the Order stipulating Lieutenant General Constantin Croitoru appointment as Chief of Air Force Staff was presented, the Unit Colors and the ensign of Air Force command were taken over.

Joi, 15 martie 2007, a avut loc ceremonialul de predare – primire a funcției de șef al Statului Major al Forțelor Aeriene, la festivitate participând ministrul apărării, domnul **Sorin Frunzăverde**, și șeful Statului Major General, **amiralul Gheorghe Marin**.

După ce s-a dat citire ordinului prin care **generalul-locotenent Constantin Croitoru** a fost numit în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Aeriene, au fost predate și, respectiv, primite Drapelul de luptă și însemnul continuității comenzii Forțelor Aeriene.

Locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-locotenent Laurențiu Maftei**, a adus, în numele întregului personal al categoriei de forțe, un binemeritat omagiu generalului Catrina pentru rolul însemnat și contribuția sa deosebită la dezvoltarea Armatei Române, o instituție ale cărei transformări din ultimii ani poartă în mod categoric amprenta profesionalismului dumneavoastră.

Prin prestația dumneavoastră de excelent lider și bun cunoscător al firii omenești, ați redat aviatorilor, indiferent de semnul purtat, piloți, artileriști sau radiolocatoriști, încrederea în propria armă și în propriul zbor. Este clar pentru oricine că modernizarea acestei arme vi se datorează în mare măsură.

Pentru toate acestea, alături de întregul personal al Statului Major al Forțelor Aeriene vă mulțumim și vă dorim din tot sufletul mult succes în viitoarea dumneavoastră activitate. Și, nu în ultimul rând, CER SENIN, domnule general !!!"

Generalul Gheorghe Catrina și-a exprimat satisfacția pentru cuvintele calde, elogioase la adresa sa și a apreciat că rezultatele dobândite se datorează lucrului bun în echipă, colaboratorilor săi, tuturor comandanților și șefilor pe care i-a avut, dascălilor săi și, nu în ultimul rând, întregului personal al Forțelor Aeriene, care a înțeles să-și facă datoria cu profesionalism și conștiinciozitate.

Totodată, a adus mulțumiri sincere șefului Statului Major General și ministrului apărării, pentru sprijinul acordat în exercitarea funcției și a evidențiat învățămintele desprinse din munca desfășurată alături de cei doi conducători militari.

Ministrul apărării, **domnul Sorin Frunzăverde**, a relevat, în intervenția sa, modul în care **generalul Gheorghe Catrina** și-a dus la îndeplinire sarcinile pe linia înfăptuirii reformei în armată, în Statul Major al Forțelor Aeriene, remarcând capacitățile sale manageriale. Totodată, au fost evidențiate rezultatele obținute în acest răstimp de categoria noastră de forțe armate și contribuția decisivă la susținerea eforturilor pe care România și le-a asumat, în calitate de membru NATO și, mai nou, de membru al Uniunii Europene.

În final, **domnul Sorin Frunzăverde** și-a exprimat încrederea că noul șef al Statului Major Forțelor Aeriene, **generalul-locotenent Constantin Croitoru**, își va onora cu cinste funcția încredințată și i-a urat succes **generalului Catrina** în viitoarea activitate.

Căpitan
MIRCEA BARAC

A Farewell to Arms!

In a pilot's career, the most difficult is, beyond any doubt, that moment when the one has to give up flying. For Lieutenant General Gheorghe Catrina, PhD, that unavoidable instant arrived on 12th March 2007. Obeying the old tradition, he, who has run the Air Force for the last three and a half years, flew his farewell flight on a military bird.

"I believe I have dedicated to flying in general, and to the military aviation in particular, all my passion and devotion essential to such a demanding job. I have had scores of achievements and performed wonderful things teaming up with all my airmen and airwomen in service with the Air Forces. People professionalism, their capacity to overcome hardships made a decisive contribution to keeping up our branch prestige. My deepest sorrow is that I could not accomplish my very daring wishes I set up at the time of my appointment. Though, I think only those, who possess the inner force to assess their performance in a very objective manner, are able to step up the ridge-crossings in their careers or even lives", said the General when landed on the new Air Force Headquarters heliport, after rolling over the stick for the last time as a military pilot.

Adio, arme!

Încheierea unei etape privind evoluția profesională nu echivalează întotdeauna cu un sfârșit ci, de cele mai multe ori, acest fapt marchează un nou început, deschide alte cărări de urmat în viață.

Pentru un pilot, cel mai dificil aspect al carierei îl reprezintă, fără îndoială, momentul în care trebuie să renunțe la zbor. Inevitabilul s-a produs, în cazul **generalului locotenent dr. Gheorghe Catrina,** în data de 12 martie 2007, zi în care, respectând tradiția, pilotul ce a condus destinele Forțelor Aeriene în ultimii trei ani și jumătate, a efectuat un ultim zbor.

"Acest zbor a fost la fel ca primul. O minune, o încântare. Sunt bucuros că am avut o astfel de oportunitate și mă consider norocos, privind retrospectiv către reușita celor peste 3.400 de aterizări, în condițiile în care programul meu a fost mult încărcat prin atribuțiile specifice funcției", a declarat pilotul aflat pentru ultima dată la manșă, în momentul aterizării pe noul heliport construit în curtea comandamentului Forțelor Aeriene.

Căldura cu care a fost întâmpinat de întregul colectiv al Statului Major al Forțelor Aeriene, onoarea de a efectua acest ultim zbor într-o formație de 5 elicoptere IAR-330 SOCAT, cadourile și recunoștința exprimată deschis, au făcut din acest moment, cu implicații existențiale, unul firesc, de continuare, de trecere prin procesele obligatorii ale unei cariere militare desăvârșite.

"Cred că am dedicat zborului, în general, și aviației militare, în special, toată pasiunea și devotamentul necesare unei meserii de o asemenea complexitate. Am avut multe împliniri și am realizat lucruri minunate împreună cu întregul personal din Forțele Aeriene. Profesionalismul oamenilor, capacitatea acestora de a depăși cu bine situațiile limită, au contribuit decisiv la prestigiul categoriei noastre de forțe. Cel mai mare regret al meu este că nu am reușit, în perioada în care am fost la comanda Forțelor Aeriene, să realizez tot ceea ce îmi propusesem la momentul numirii în funcție. Însă, consider că numai cei ce au capacitatea de a-și analiza performanțele în mod obiectiv pot depăși momentele de cumpănă din carieră sau chiar din viață", a concluzionat **generalul locotenent dr. Gheorghe Catrina.**

Cariera sa extraordinară, ce a contopit, într-o reală risipă de energie, evoluțiile aeriene cu comanda fermă a structurilor din subordine, constituie mărturii care vor rămâne inscripționate pentru totdeauna în manualul de istorie al Forțelor Aeriene, bazate pe un exemplar respect față de înaintași, dublat de iscusința și valoarea conferite de lucrul în echipă.

Acest lucru se regăsește în distincțiile primite pentru profesionalismul cu care a știut să-și îndeplinească misiunile, fie cele de zbor, fie cele de comandă. Ordinul Național "Serviciul Credincios" în grad de Cavaler și Legiunea de Merit în grad de Comandor, conferită de președintele SUA, stau mărturie acestui fapt. Prin prestația sa de excelent lider și fin psiholog a redat artileriștilor și rachetiștilor sol-aer încrederea în arma lor și le-a redeschis porțile poligoanelor. I-a iubit pe radiolocatoriști fiindcă a știut, ca pilot, că zburătorii nu se pot ridica în aer fără ca profesioniștii radarelor să se afle în fața ecranelor. În decursul întregii cariere, a prețuit comandanții și a apreciat oamenii.

Aflat la punctul final al unei cariere de excepție, **generalul locotenent dr. Gheorghe Catrina** lasă în urmă, cu fruntea sus, cea mai dinamică structură a Armatei Române pe o poziție ce poartă, în mod categoric, amprenta profesionalismului său.

Generalul (r) Gheorghe Catrina va beneficia însă, pentru totdeauna, de recunoașterea apartenenței la această familie minunată – aviația militară românească.

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU

FORŢELE AERIENE ROMÂNE CÂŞTIGĂ... "MOBILITATE"

În data de 14 februarie a.c., la Baza 90 Transport Aerian a avut loc ceremonia de primire, de către Forţele Aeriene Române, a unei aeronave de tip C-130 Hercules varianta H.

La ceremonie au participat **generalul locotenent dr. Gheorghe Catrina**, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul locotenent Laurenţiu Maftei**, locţiitorul structurii, **generalul maior dr. Nicolae Marinel**, şeful resurselor în cadrul aceleiaşi instituţii, reprezentanţi ai Ministerului Apărării din România, ataşatul aero-naval al SUA, reprezentanţi ai corpului diplomatic, ai mai multor companii aeronautice româneşti, jurnalişti militari şi civili.

Sosită în România după terminarea lucrărilor de modernizare, aeronava C-130H Hercules a devenit cea de-a 5-a aeronavă de acest tip din cadrul Escadrilei de Avioane de Transport din dotarea Bazei 90 Aeriană.

"Este un moment deosebit pentru Forţele Aeriene Române. Completarea Escadrilei de Avioane de Transport face şi mai facilă executarea misiunilor de transport pe care aviaţia militară română le are de îndeplinit. Să nu uităm că, până în prezent, avioanele de tip C-130 din dotare au efectuat peste 13.000 de ore de zbor, în misiuni de transport de persoane, tehnică militară şi materiale, lansare de paraşutişti, zboruri de antrenament şi misiuni umanitare şi, mai important, nu a fost necesară apelarea la alte categorii de forţe sau alte structuri străine similare pentru îndeplinirea acestora", a declarat **generalul locotenent dr. Gheorghe Catrina** în deschiderea ceremoniei. "Numai în anul 2006 s-au efectuat peste 1.500 de ore de zbor, cu un bilanţ de peste 4.000 de persoane şi peste 80 de tone de materiale transportate", a concluzionat liderul Statului Major al Forţelor Aeriene.

Programul de modernizare al variantei H a inclus, printre altele, operaţiuni de mentenanţă şi modernizare a sistemelor de comunicaţii şi navigaţie, schimbarea parametrilor de fiabilitate a platformei (structura de rezistenţă a avionului, motorizare, instalaţii pneumatice şi hidraulice) precum şi a avionicii. Aceste elemente permit, în prezent, aeronavei C-130H să execute cu succes toate misiunile asumate, cu respectarea strictă a cerinţelor din teatrele de operaţii şi a normelor în vigoare pentru navigaţia pe rute aeriene internaţionale.

Fiind, în fapt, o variantă îmbunătăţită a modelului C-130E, noul tip de aeronavă Hercules prezintă, drept creşteri ale capabilităţilor de zbor, mai multe elemente importante: – patru motoare turbo-propulsoare T 56-A-15 cu puterea de 4910 C.P.; – o secţiune de prindere a aripii ranforsată; – un sistem de frânare nou; – un sistem de navigaţie inerţial, de tip Omega şi, nu în ultimul rând, posibilităţi de montare a radarelor APS-13 sau RDR-1F în locul celor originale, de tip APN-59B şi APQ-122.

Prezent la ceremonie, ataşatul aeronaval al SUA în România, **colonelul Barbara Kuennecke**, a declarat: "Legătura puternică dintre cele două categorii de forţe militare, această alianţă pe care noi o vedem extrapolată la nivel de prietenie, a făcut posibilă completarea Escadrilei de Transport Aerian cu încă o aeronavă performantă. Suntem mândri de realizarea acestui deziderat şi credem că varianta finală prezentă astăzi aici poate, prin capabilităţile oferite, să se ridice la standardele cerute pentru executarea misiunilor comune".

De asemenea, domnul inginer **Ionel-Dan Vulcan**, directorul general al S.C. Romaero S.A., companie care asigură componenta de service şi mentenanţă pentru toate aeronavele de tip C-130 din dotarea aviaţiei militare române, a ţinut să mulţumească tuturor celor implicaţi pentru crearea unui climat, atât economic cât şi relaţional, deosebit, şi, totodată, a asigurat asistenţa din punctul de vedere al profesionalismului cu care se va lucra pentru întreţinerea aparatelor.

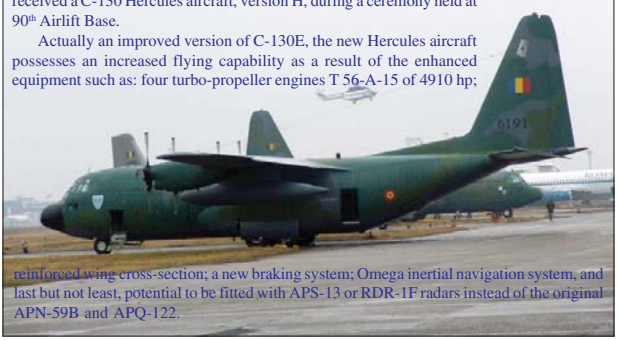
Ceremonia, reflectată şi în presa civilă drept una dintre treptele către standardizarea şi dezvoltarea Forţelor Aeriene Române, a evidenţiat, încă o dată, interesul pe care aviaţia militară română îl atribuie îndeplinirii misiunilor încredinţate în cadrul NATO.

În acest scop, dotările tehnice performante reprezintă un pas pe cât de important, pe atât de necesar.

Plutonier-major
SORIN SĂFTOIU

On 14th of February this year, the Romanian Air Force officially received a C-130 Hercules aircraft, version H, during a ceremony held at 90th Airlift Base.

Actually an improved version of C-130E, the new Hercules aircraft possesses an increased flying capability as a result of the enhanced equipment such as: four turbo-propeller engines T 56-A-15 of 4910 hp;



reinforced wing cross-section; a new braking system; Omega inertial navigation system, and last but not least, potential to be fitted with APS-13 or RDR-1F radars instead of the original APN-59B and APQ-122.

AVANSARE ÎN GRAD

Generalul de brigadă OPREA HARALAMBIE – comandantul Brigăzii 1 Rachete SOL-AER «General Nicolae Dăscălescu» Chitila – a fost avansat în grad la data de 12.03.2007. S-a născut în localitatea Albești, județul Argeș, la 12 octombrie 1957. Este căsătorit și are două fiice de 15, respectiv 12 ani.

STUDII: Școala Militară de Ofițeri de Artilerie și Rachete Antiaeriene, 1976–1979; Curs de perfecționare comandanți, 1984; Academia de Înalte Studii Militare, 1985–1987; Curs post-academic de comandanți de brigadă, 1994; Curs de învățare a limbii germane, Institutul federal de învățare a limbilor străine a Bundeswehr-ului, 2000; Curs de stat major general cu participare internațională, 2001; EURO – curs destinat absolvenților Academiei de conducere a Bundeswehr-ului, 2001; Centrul „George Marshal, Germania – Programul de pregătire în domeniul securității internaționale, 2004; Colegiul Național de Apărare – Probleme actuale ale securității naționale, 2006-2007.

FUNCȚII ÎNDEPLINITE: 1979–1982 – ofițer 3 și șef cabină Brigada 1 Rachete Sol-Aer; 1982–1984 – comandant grup; 1984–1985 – ofițer 3 (serviciu în PC), stat major; 1987–1988 – șef de stat major (primul locțiitor al comandantului); 1988–1992 – comandant Divizion 7 Rachete Sol-Aer; 1992–2005 – locțiitor al comandantului Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer; din 1 decembrie 2005 îndeplinește funcția de comandant al Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer.

DATELE DE ÎNAINTARE ÎN GRAD: 1979 – locotenent; 1983 – locotenent-major; 1988 – căpitan; 1990 – maior; 1995 – locotenent-colonel; 2000 – colonel; 2007 – general de brigadă.

According to current regulations, starting with February 28th the Air Force Training School is running a new educational program. This program is designed to train in Air Force specific qualifications 50 volunteers assigned by the selection and recruitment stations in Breaza, Campulung-Moldovenesc and Alba Iulia.

The goal of this endeavor is to educate the volunteer enlistees by providing them with warriors' common core skills and further professional abilities in order to mate them with the requirements of their first appointments.

SOLDAȚII ȘI GRADAȚII VOLUNTARI SE INSTRUIESC LA BOBOC

La Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene se desfășoară, începând cu data de 28 februarie, programul de instruire pentru formarea a 50 de soldați voluntari proveniți din centrele de selecție și recrutare Breaza, Câmpulung-Moldovenesc și Alba Iulia, pentru specialitățile specifice Forțelor Aeriene.

Scopul instruirii soldaților și gradaților voluntari este de a-i forma pe aceștia ca luptători și specialiști pentru prima funcție, cu cunoștințe și deprinderi necesare îndeplinirii atribuțiilor funcțiilor pe care le vor îndeplini în unități.

Programul de instruire cu o durată de patru luni se proiectează în sistem modular, pe arme și specialități, astfel: ***modulul instrucției individuale de bază,*** parcurs doar de tinerii care nu au îndeplinit anterior stagiul militar și ***modulul instrucției de specialitate,*** parcurs de tinerii care au absolvit modulul instrucției individuale de bază și de tinerii care au îndeplinit anterior serviciul militar.

Modulul instrucției individuale de bază se desfășoară pe durata a **8 săptămâni** și cuprinde trei subetape: administrativă, de acomodare și instrucția individuală de bază propriu-zisă.

După absolvirea modulului instrucției individuale de bază, soldații voluntari depun jurământul militar.

Modulul instrucției de specialitate se desfășoară pe durata a 8 săptămâni și cuprinde, la rândul său, trei subetape: instrucția tehnică de specialitate, instrucția tactică de specialitate și instrucția pentru încadrarea pe funcție.

Conform celor de mai sus, tinerii care nu au îndeplinit stagiul militar vor parcurge cele două module pe durata a 15 săptămâni, în perioada 28.02–15.06, iar tinerii care au îndeplinit stagiul militar vor parcurge doar modulul de specialitate, pe durata a 8 săptămâni, în perioada 28.02–27.04. Instruirea de formare a soldaților și gradaților voluntari va avea caracter predominant practic-aplicativ și se va desfășura după un program de instruire, cu un ritm de 40–46 ore pe săptămână.

Evaluarea nivelului de instruire a soldaților și gradaților voluntari, pe timpul instruirii de formare, se execută continuu, pe tot parcursul desfășurării procesului de instrucție și are ca scop asigurarea creșterii eficienței acestui proces și certificarea atingerii obiectivelor de performanță parțiale și finale. La sfârșitul fiecărui modul al instruirii de formare, soldații și gradații voluntari vor fi evaluați și certificați privind îndeplinirea criteriilor de trecere la modulul următor, respectiv asupra competențelor privind îndeplinirea atribuțiilor generale/specifice funcției pe care au fost repartizați.

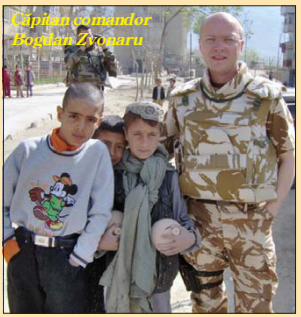
Le dorim succes în pregătire și să nu uite niciodată deviza **„Instruiește-te așa cum vei lupta!".**

Maistru militar principal LEU NIȚĂ

AVIATORILOR LE STĂ BINE LA ÎNĂLȚIME

Timp de patru luni, în vara anului 2006, România a fost Lead Nation (Națiune Conducătoare) în cadrul Aeroportului Internațional Kabul din Afganistan (KAIA). Detașamentul a avut în compunere 39 de români și a fost întâmpinat de aproximativ 1.300 de oameni pe aeroportul afgan, militari aparținând structurilor NATO.

Au fost o mână de oameni în deșert. Zilele au



Căpitan comandor Bogdan Zvonaru

trecut ca una sub soarele afgan. De ici și de colo adunați, militarii români au gestionat poarta aeriană a Kabul-ului. Au gândit și au mâncat împreună, au muncit și și-au împărtășit bucuriile și amintirile de acasă împreună.

Căpitanul Dorin PRIMAC a fost unul dintre cei care au privit văzduhurile afgane mai mult poate decât alții. Treaba lui, în calitate de controlor de trafic aerian, împreună cu alți colegi, a fost să dirijeze zilnic peste 200 de aeronave. Traficul aerian era foarte ridicat la acea poartă estică. Atenția deosebită, păstrarea calmului în diverse situații, cunoștințele acumulate și experiența l-au ajutat pe Dorin să declanșeze și să soluționeze situații de urgență pe aeroport. L-am întrebat cum a fost acolo și mi-a răspuns, cu accentul lui grav și inconfundabil: *„A*

Căpitan Dorin Primac

fost greu și obositor. Știam că este week-end atunci când priveam pe geamul turnului de control și vedeam localnicii cum înghesuiți tradiționalul bazar. Erau unele din puținele momente de relaxare pe care mi le permiteam, acelea în care umblam după diferite amintiri pentru cei care mă așteptau acasă. Dar acum, trăgând linie, mi-a plăcut”. Căpitanul Primac, în urma acestei misiuni pe care a dus-o la capăt cu grația de care numai un aviator dă dovadă, a primit în luna februarie a acestui an, **Ordinul Virtutea Aeronautică în grad de ofițer cu însemn de război**.

Pentru merite deosebite în cadrul misiunii KAIA, **căpitan comandorul Bogdan ZVONARU** a primit **Ordinul Virtutea Aeronautică în grad de comandor cu însemn de război**. El a fost cel care a spus „prezent” la nevoile tuturor colegilor, fiind șeful Departamentului de Aprovizionare al misiunii KAIA.

Pentru dăruirea de care a dat dovadă, **maistrul militar Gabriel ONCEANU** a fost răsplătit cu **Medalia Bărbăție și Credință clasa I cu însemn de război**. Pe aeroportul Kabul el a fost șeful subofițerilor însărcinați cu gestionarea și distribuirea tuturor materialelor care intrau și ieșeau, pe cale aeriană, din acea locație. A avut în subordine trei echipe de subofițeri de naționalități diferite și a dus această responsabilitate la capăt cu mare măiestrie.

Aceste distincții primite de militari ai Forțelor Aeriene Române se adaugă lângă cele decernate anterior. **Căpitan comandorul Eugen SUCIU** a fost comandantul detașamentului “Alfa” în cadrul misiunii Uniunii Europene “ALTHEA” de menținere a păcii în Bosnia-Herțegovina. În semn de recunoștință, în anul 2006, a primit **Ordinul Virtutea Aeronautică în grad de ofițer cu însemn de război**.

A mai primit **Ordinul Virtutea Militară Aeronautică în grad de comandor cu însemn de război** și **maiorul Ștefan HARAPU** pentru îndeplinirea cu succes a atribuțiilor revenite în timpul misiunii de 6 luni din Afganistan – „Endouring Freedom”, în anul 2004.

MONA ARDELEANU
Compartiment Relații Publice S.M.F.A.

Maistru militar Gabriel Onceanu

"Succesul în actul de conducere constă în forța și carisma echipei, nu în autoritatea formală"

General de Brigadă Oprea Haralambie

PRIMII ÎN LUPTĂ

The First in Combat

Interview with brigadier general Haralambie Oprea, Commander of 1st SAM Brigade

Everybody knows that detailed threat analysis in the current international environment and under immediate circumstances related to Romania's accession to the two Western structures, European Union and NATO, has also led the Air Force Staff to the need of developing documents concerning mission tasks and operational requirements for all categories of Ground-Based Air Defense systems: short range and very short range air defense (SHORAD/VSHORAD), medium surface-to-air missiles (MSAM) and high surface-to-air missiles (HSAM).

First steps have been already taken even if only related to medium surface-to-air missiles sub-system. Acquisition of HAWK system is the result of these actions.

Taking all these aspects into account, I am convinced that 1st SAM Brigade has its clear and well-determined place, role and tasks within the Air Force Staff. This is a fact that proves our experts and leadership' concern for this major branch.

Evoluția unui sistem se realizează în timp și cu foarte multe sacrificii. Acest lucru implică o serie de factori, cum ar fi: foarte bună gestionare a resurselor materiale, stabilirea unei strategii și căutarea continuă a celor mai bune soluții, motivarea oamenilor, lucrul în echipă și, nu în ultimul rând, o voință continuă pentru autoperfecționare.

În Forțele Aeriene, o organizație din care branșa aviatorilor apare mai mereu în lumina reflectoarelor datorită misiunilor pe cât de complexe pe atât de bine îndeplinite în cadrul Alianței, artileriștii și rachetiștii sol-aer, precum și radiolocatoriștii par, de multe ori, viorile 2 ale orchestrei. Însă nu trebuie să uităm faptul că nici o simfonie nu poate fi interpretată fără toate instrumentele.

Plecând de la această premisă, l-am provocat pe **generalul de brigadă Oprea Haralambie**, comandantul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, cea mai importantă structură a armei, la un dialog despre rolul și condiția artileriei și rachetelor sol-aer în cadrul sistemului de apărare aeriană a României, la începutul anului 2007.

– Domnule general, unde se situează, în opinia dumneavoastră, arma artilerie și rachete sol-aer în această perioadă dominată de schimbări majore la nivelul tuturor armatelor din lume, inclusiv la nivelul Alianței Nord-Atlantice?

– Preocupările de ordin militar, atât în plan ideatic, cât și acțional din cadrul armatelor moderne și în special din NATO, precum și ultimele conflicte militare (Golf, Iugoslavia etc.), reliefează creșterea importanței componentei verticale în acțiunile militare.

Având în vedere acest aspect, este evident faptul că misiunile artileriei și rachetelor sol-aer nu vor cunoaște modificări de conținut în perspectivă, tendința fiind de creștere a valențelor acestora din punct de vedere al eficienței în luptă. Ca urmare, și în viitor, acest gen de armă va îndeplini aceleași misiuni, respectiv: apărarea aeriană a obiectivelor de teritoriu și a obiectivelor ce definesc potențialul militar propriu.

– Cum a influenţat procesul de restructurare rolul şi locul artileriei şi rachetelor sol-aer în cadrul Forţelor Aeriene Române?

– Este ştiut faptul că analiza detaliată a ameninţărilor în noul context internaţional general şi în condiţiile opţiunii imediate a României de a se integra în cele două structuri occidentale, Uniunea Europeană şi NATO, a condus şi la nivelul Statului Major al Forţelor Aeriene la necesitatea elaborării documentelor cu nevoile misiunii şi a celor cu cerinţele operaţionale pentru toate categoriile de sisteme de apărare aeriană cu baza la sol: sisteme de apărare aeriană cu rază scurtă şi foarte scurtă de acţiune – SHORAD/VSHORAD, cu rază medie – MSAM şi rază mare – HSAM.

Primii paşi concreţi au fost făcuţi deja, chiar dacă doar în ceea ce priveşte Subsistemul de Rachete Sol-Aer cu bătaie medie din cadrul Sistemului de Rachete Sol-Aer cu bătaie medie şi mare, achiziţionându-se în acest sens sistemul HAWK.

Având în vedere aceste aspecte, am convingerea că Brigada 1 Rachete Sol-Aer este corect poziţionată ca loc, rol şi misiuni în cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene, realitate ce dovedeşte preocuparea specialiştilor şi a comandanţilor noştri pentru această armă de bază.

– Care sunt, domnule general, în acest moment, perspectivele armei artilerie şi rachete sol-aer şi cum consideraţi că se va realiza pe viitor integrarea acesteia în sistemul apărării aeriene realizându-se, totodată, interoperabilitatea cu structurile similare din armatele statelor membre NATO?

– În plan conceptual, transformarea implică implementarea procedurilor specifice NATO şi trecerea de la regulamente la manuale, prin care se realizează o mai mare libertate de acţiune a comandantului precum şi o mai mare responsabilitate a acestuia.

Integrarea structurilor GBAD (Ground Based Air Defence) în cadrul sistemului NATINEADS (Sistemul Apărării Aeriene Extinse a NATO) se impune ca o necesitate majoră determinată de cerinţele coordonării acţiunilor aviaţiei cu acţiunile structurilor de rachete sol-aer. Există perspective de a se îndeplini aceste cerinţe prin realizarea sistemului de comandă-control aerian naţional. Acest sistem este conceput să fie interoperabil cu sistemele NATO şi, implicit, cu structurile GBAD.

Din punct de vedere tehnic, tendinţa generală privind viitorul sistemelor de arme de apărare aeriană cu baza la sol – GBAD, o reprezintă integrarea. Mai exact, realizarea unor reţele GBAD ce vor conecta sistemele de arme (tunuri şi rachete sol-aer) cu bătăi diferite, în care capabilităţile se vor completa reciproc, elementul de legătură fiind sistemul de comandă-control. Se poate spune că evoluţia tehnică implică două componente majore, respectiv: evoluţia sistemelor de comandă-control şi cea a sistemelor de arme.

În acest sens, prin reorganizările în curs de desfăşurare din Forţele Aeriene şi prin îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare propuse, se va asigura modernizarea acestui gen de armă, necesar şi important, cu o bogată şi îndelungată tradiţie – peste 9 decenii de existenţă – în armata noastră, concomitent cu asigurarea compatibilităţii şi interoperabilităţii cu structurile similare din ţările membre ale NATO.

– Reforma instituţiei militare a vizat, în primul rând, reorganizarea structurilor. Ce schimbări concrete a adus această etapă pentru Brigada 1 Rachete Sol-Aer?

– Procesul de restructurare s-a realizat, în cadrul brigăzii, atât pe componenta orizontală, cât şi pe cea verticală, cu implicaţii în ceea ce priveşte actul de conducere, precum şi misiunile de îndeplinit. Principalele modificări au constat în desfiinţarea a două batalioane de foc, concomitent cu trecerea în subordinea brigăzii a unor subunităţi de radiolocaţie. Cea mai importantă schimbare o reprezintă înfiinţarea unui Batalion de Rachete Sol-Aer – dotat cu complexul HAWK –, prin transformarea unui Batalion Tehnic al Brigăzii. Acest proces a fost, practic, primul pas în ceea ce priveşte reforma structurală a subunităţilor de rachete sol-aer, la toate nivelurile sale, astfel încât acestea să corespundă cerinţelor de personal ale tehnicii moderne de luptă, precum şi interoperabilităţii cu structurile similare ale Alianţei Nord-Atlantice.

– Principala finalitate a procesului de restructurare o constituie obţinerea unor structuri organizatorice suple, viabile, în stare să asigure îndeplinirea misiunilor specifice cu eficienţă maximă. Care sunt, domnule general, principalele misiuni ale Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer?

– Pe timp de pace, unitatea execută, la ordin, serviciul de luptă – Poliţie Aeriană în zona de responsabilitate. În situaţii de criză şi război, după operaţionalizare, va intra în subordinea Comandamentului Operaţional Aerian Principal – COAP şi va apăra aerian centrul de obiective Bucureşti sau, la ordin, alt obiectiv.

Generalul de brigadă Oprea Haralambie, comandantul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer "Nicolae Dăscălescu"

La ora actuală, Brigada 1 Rachete Sol-Aer este în măsură, cu o cantitate de forţe mai mică sau mai mare, să îndeplinească, în condiţii de eficienţă maximă, misiuni de apărare aeriană atât a unor obiective, cât şi trupe de pe întreg teritoriul naţional.

– În domeniul resurselor umane, reforma ar fi trebuit să eficientizeze actul de conducere la toate eşaloanele. Cum a fost transpus în practică acest deziderat?

– În primul rând, s-a impus însuşirea riguroasă a tuturor documentelor ce fundamentează derularea activităţilor în Statul Major al Forţelor Aeriene. Acest proces de asimilare a legislaţiei are o importanţă determinantă, derivând din necesitatea desfăşurării activităţilor în perfectă concordanţă cu principiile economiei de piaţă.

De asemenea, sistemul de comandă-control aerian naţional (SCCAN), compatibil NATO, va permite schimbarea filosofiei conducerii acţiunilor specifice GBAD prin stabilirea de responsabilităţi clare privind autoritatea de angajre şi creşterea eficienţei acţiunii armelor. Transpunerea principiilor acestuia la nivelul unităţilor de armă constituie, în prezent, principala provocare pe linia sistemelor de comandă-control specifice Forţelor Aeriene. Consecinţa directă este de reducere a numărului de eşaloane de comandă, devenite redundante în urma creşterii vitezei de circulaţie a informaţiilor şi a nevoilor.

Nu în ultimul rând, am încercat şi am şi reuşit, formarea unei echipe de luptă

Exercițiu de încărcare a rachetei pe rampa de lansare

activă, ce se implică permanent în perfecționarea actului de conducere, refuzând rutina și oferind soluții viabile pentru problemele cu care se confruntă. Personal, consider că succesul în actul de conducere constă în forța și carisma echipei, nu în autoritatea formală a unei singure persoane.

– Cum se realizează instruirea și perfecționarea pregătirii personalului?

– Am fost întotdeauna susținătorul ideii că instrucția trebuie orientată spre aspectele ei practice. Numai pornind de la obiectivele fundamentale ale procesului de instrucție, se poate realiza un program de antrenare care să vizeze obținerea unor rezultate practice deosebite. O subunitate de rachete sol-aer trebuie să știe, în primul rând, să iasă la alarmă, să lanseze racheta în baremele regulamentare și să apere obiectivele încredințate.

Astfel, instrucția de comandament se realizează prin următoarele forme principale de pregătire: exerciții tactice cu trageri de luptă (LFX), exerciții de comandament pe hartă (MAPEX), exerciții asistate pe calculator (CAX) în acord cu procedurile NATO. Totodată, avem în vedere creșterea numărului de cadre cunoscătoare a limbii engleze, precum și creșterea nivelului de pregătire prin participarea personalului la diferite cursuri de carieră, de nivel etc.

În ceea ce privește instrucția trupelor, principalele forme de pregătire constau în: exerciții în teren (FTX) și exerciții cu trupe și trageri de luptă (LFX).

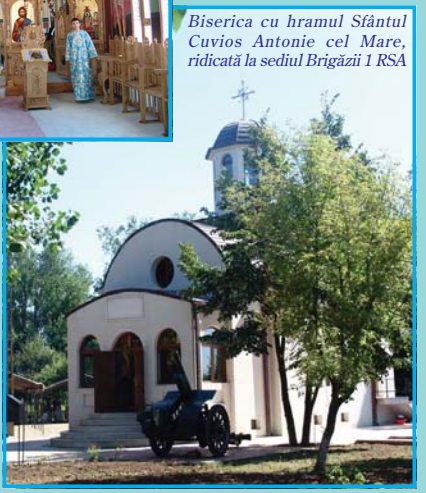
– Restructurarea sistemului a avut efecte majore în ceea ce privește personalul. Cum s-a resimțit acest aspect în raport cu obiectivele de îndeplinit?

– Într-adevăr, statele de încadrare atât la nivelul brigăzii, cât și la nivelul unităților subordonate, au suferit modificări importante, în sensul că au fost redimensionate și

din punct de vedere cantitativ și din punct de vedere al raportului între categorii de personal. Acest aspect a avut ca primă consecință scăderea semnificativă a mediei de vârstă dar, totodată, creșterea calitativă a personalului, aspect ce a fost decisiv pentru compensarea lipsei de experiență. Mult timp s-a insistat pe ideea că este nevoie de multă experiență a echipei de luptă pentru a gestiona eficient un complex de rachete sol-aer de tip Volhov. Sigur că până la un punct afirmația este perfect adevărată. În orice domeniu, experiența reprezintă un atu important. Să nu uităm însă, că tinerii care vin acum din promoție sunt mult mai bine pregătiți decât în urmă cu 15, 20 sau 25 de ani. Există o selecție mult mai riguroasă, iar sistemul de învățământ este net superior. Când ajung în unitate, au deja un bagaj important de cunoștințe, nu o iau de la zero. În altă ordine de idei, desființarea unor structuri de rachete sol-aer, a avut și unele aspecte pozitive în ceea ce privește procesul de instrucție. Concret, în momentul de față, fiecare batalion de foc dispune de aparatura AKORD, un simulator necesar antrenării echipei de luptă, ceea ce permite efectuarea unei pregătiri mult mai consistente. Aceste aspecte ne-au permis să efectuăm schimbul de generații în condiții rezonabile. Din păcate, în acest moment avem deficiențe în ceea ce privește încadrarea cu soldați-gradați voluntari (s.g.v.), însă sperăm ca lucrurile să se schimbe în bine, în această privință, în cel mai scurt timp posibil. Noul statut al acestei categorii de personal ar putea duce la o creștere a bazei de selecție și, implicit, a calității personalului ce va fi selecționat pentru funcțiile respective.

– Externalizarea serviciilor a adus un plus sau un minus din punct de vedere al calității?

– În domeniile în care s-a reușit implementarea acestui proces, există avantaje evidente. Însă economia de piață funcționează pe principiul profitabilității, iar sistemul militar poate satisface doar de la caz la



Biserica cu hramul Sfântul Cuvios Antonie cel Mare, ridicată la sediul Brigăzii 1 RSA

caz această condiție. Concret, externalizarea mentenanței tehnicii auto s-a dovedit foarte eficientă, în special prin prisma desființării sau scăderii posibilităților bazelor militare de reparații. La nivelul unității, competențele noastre sunt restrânse la nivelul întreținerii tehnicii, nu și a efectuării reparațiilor. Din păcate, nu pot spune același lucru despre procesul de externalizare a hrănirii efectivelor. În acest caz, firma câștigătoare a renunțat foarte repede, deoarece a considerat contractul ca fiind neprofitabil. În ceea ce privește executarea serviciului de pază cu salariați civili, consider că ar putea fi o măsură eficientă numai pe timp de pace. Pentru misiunile de luptă, asigurarea pazei dispozitivului cu s.g.v. ar satisface mult mai bine cerințele misiunii.

– Există probleme sociale la nivelul personalului unității, și dacă sunt, pot fi acestea rezolvate?

– Problemele cu care se confruntă personalul unității derivă, invariabil, din specificul armei noastre, pe de o parte, și ca urmare a procesului de restructurare, pe de altă parte. Într-o ordine aleatoare, aceste probleme sunt naveta și chiria. Știm că există personal care face naveta la distanțe foarte mari, ce se traduce prin 5 sau 6 ore pe zi numai drumul la unitate și spre casă, cu schimbarea a cel puțin două mijloace de transport. Alții au ales să facă această navetă săptămânal și au închiriat o locuință mai aproape de unitate. Din păcate, deși acești bani ar trebui decontați, instrucțiunile nu permit decât decontarea abonamentelor, iar majoritatea firmelor de microbuze nu folosesc acest sistem. O soluție civilizată ar putea fi decontarea benzinei, în anumite limite. Întrucât majoritatea cadrelor dispun de autoturism proprietate personală, sunt convins că este o soluție ce ar fi adoptată repede și cu mare eficiență de personalul nostru. S-ar reflecta, sunt convins, inclusiv în randamentul la locul de muncă. Soluții sunt, însă trebuie găsite și implementate. În ceea ce privește chiria, din păcate, la nivelul Bucureștiului, indiferent de măsurile care au fost luate până în prezent, valoarea compensației pentru chirie nu poate acoperi cuantumul sumei care se practică pe piața imobiliară, cel puțin, nu de către cadrele mai tinere.

– Care sunt principalele obiective ale Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer pentru anul în curs?

– În primul rând, avem de pregătit misiunea de executare a tragerilor de luptă din acest an în poligonul Capu Midia. Dacă anul trecut am reușit să executăm, cu una din serii, trageri în perioada de iarnă, o activitate deosebit de dificilă prin prisma condițiilor meteo și, totodată, să executăm trageri experimentale ce au permis validarea condițiilor de executare a tragerilor de luptă cu sisteme Volhov pe rachete țintă lansate de pe platforma terestră situată în poligon, anul acesta avem ca obiectiv experimentarea unei soluții de control obiectiv privind tragerile de instrucție. Concret, acest fapt ar determina renunțarea la metoda actuală a monitorizării rezultatelor tragerilor, ce se realizează manual.

Un alt obiectiv, cel puțin la fel de important, de îndeplinit în acest an, constă în realizarea unei poziții de instrucție pentru desfășurarea tehnicii de rachete sol-aer de tip HAWK și dislocarea acestui batalion în locația respectivă. Concomitent, trebuie să definitivăm primul eșalon de instrucție care va executa pregătirea pe funcțiile din cadrul complexului.

Nu în ultimul rând, vizăm sporirea numărului de vorbitori de limba engleză, care în prezent este nesatisfăcător. În acest sens, peste 80% din cursanții brigăzii ce studiază în seria actuală la cursul de intermediari îl constituie cadre din batalionul HAWK.

Aspect de la instrucția cu cea mai nouă tehnică din înzestrarea Brigăzii, sistemul de rachete Sol-Aer cu rază medie de acțiune, Raytheon HAWK

Îmbarcarea tehnicii pentru transportul pe calea ferată

– În încheiere, ce ați dori să transmiteți, domnule general, subordonaților dumneavoastră, prin intermediul revistei noastre?

– În primul rând, țin să le mulțumesc și pe această cale tuturor pentru felul profesionist în care își fac meseria deoarece am simțit, în calitate de comandant al brigăzii că sunt oameni de o calitate deosebită, cu care am format o echipă de caracter, de o certă valoare morală și profesională. Vreau să le transmit tuturor că brigada are nevoie de astfel de oameni, cum ei au dovedit că sunt: cu inițiativă, activi, dispuși nu doar la identificarea greutăților ci și la oferirea de soluții pentru ca acestea să fie rezolvate cât mai repede și cât mai bine.

Eu, personal, dar și comandanții de batalioane, suntem mulțumiți de felul în care oamenii au înțeles perioada aspră de transformări pe care a parcurs-o sistemul, de modul admirabil în care s-au pregătit, pentru a face față cu succes misiunilor încredințate, pentru a fi, mereu, primii în luptă.

A consemnat,
căpitan MIRCEA BARAC

Baza 86 Aeriană

ÎNTOTDEAUNA VIGILENȚI

Scurt istoric

La 10.03.1952, prin ordinul Marelui Stat Major, se înființa Regimentul 206 Aviație Vânătoare Tactică, acesta fiind subordonat Diviziei 66 Aviație Tactică din zona de operații de Sud-Est a României, activitatea debutând la 19.03.1952, pe aerodromul Deveselu. Structura organizatorică includea: comanda regimentului, statul major, patrula comandă și trei escadrile de aviație de vânătoare. Inițial, regimentul a avut în dotare avioane IAK-11 și IAK-18, iar începând cu luna mai 1952, au început să intre în serviciu avioanele MiG-15, în scurt timp regimentul devenind operațional.

La 15.07.1953, Regimentul 206 Aviație Vânătoare Tactică este dislocat pe aerodromul Ianca, unde își desfășoară activitatea până la 01.05.1955. Începând cu această dată iese din compunerea Diviziei 66 Aviație Tactică, trece în subordinea Diviziei 23 Aviație Tactică și se redislocă pe aerodromul Otopeni. După dislocarea pe acest aerodrom, piloții regimentului au început să zboare un nou avion de vânătoare (MIG-17 PF Fresco), primul avion de vânătoare din România care a fost dotat cu radar de interceptare. La 09.08.1958, Regimentul 206 Aviație Vânătoare Tactică, împreună cu Baza 499 Tehnică Aerodrom, se dislocă pe aerodromul Borcea, unde funcționează și în prezent, primind în dotare o escadrilă de avioane MiG-19. Din anul 1959 regimentul trece în subordinea Diviziei 15 Aviație Vânătoare Tactică și primește un nou indicativ – Regimentul 86 Aviație Vânătoare.

În anul 1967, în viața Regimentului 86 Aviație Vânătoare are loc o schimbare importantă, intrând în exploatare un avion de vânătoare de ultimă generație, cu performanțe deosebite: MiG-21F-13. Astfel, Regimentul 86 Aviație Vânătoare este dotat integral cu avioane supersonice: două escadrile cu MiG-21F-13 și o escadrilă cu MiG-19. În 1974, acestea din urmă vor ieși din exploatare și vor fi înlocuite de noile avioane MiG-21RFMM.

Începând cu anul 1997, o escadrilă a început un antrenament intensiv pentru a fi în măsură să desfășoare misiuni în comun cu forțe NATO. În acest scop, s-a început un program special de antrenare care avea să conducă la obținerea unui înalt nivel de interoperabilitate și escadrila de aviație vânătoare de bombardament a fost complet înzestrată cu avioane MiG-21 LanceR. Astăzi, Baza 86 Aeriană reprezintă prin structura sa unic acționată, prima bază integrată din structura Forțelor Aeriene, cu organizare și principii de funcționare similare bazelor aeriene de același fel din țările membre NATO. Baza are o structură modulară, care respectă principiile de organizare și funcționare ale bazelor similare din armatele țărilor membre NATO și oferă premise reale de realizare a interoperabilității la acest nivel, cu rol de a asigura tot ce este necesar pentru planificarea, organizarea, conducerea și executarea misiunilor ordonate.

Misiuni: Menținerea operaționalizării entității structurale aflată sub comandă NATO "2 MiG-21 LanceR" din Serviciul de Luptă – Poliție Aeriană.

Pe timp de pace: ■ Coordonarea zborurilor militare cu cele civile; ■ Interzicerea accesului aeronavelor neautorizate în spațiul aerian național (Poliție Aeriană în zona de responsabilitate); ■ Apărarea aeriană a Bazei 86 Aeriene.

În situații de criză și la război: ■ Continuă executarea misiunilor prevăzute pentru starea de pace; ■ Ridicarea graduală a capacității operaționale; ■ Menținerea controlului asupra zonei proprii de responsabilitate; ■ Interdicție aeriană;· Sprijin aerian nemijlocit; ■ Apărare aeriană; ■ Recunoaștere aeriană (la nivel tactic); ■ Apărarea aeriană a obiectivelor civile, industriale și militare; ■ Sprijin aerian al operațiilor terestre.

ULTIMII 10 ANI:

◆ 1996 – începe programul de modernizare MiG-21 LanceR;

◆ 1997 – piloții încep pregătirea în zbor pe aeronavele MiG-21 LanceR;

◆ 1998 – sosesc în baza aeriană de la Fetești primele aeronave modernizate;

◆ 1998 – piloți din baza aeriană sunt desemnați pentru a executa primele exerciții NATO-PfP : "CCh '98" – Slovacia și "VOLFAC '98" – Franța.

◆ 15 decembrie 2000 – este creată Baza 86 Aeriană Integrată.

STRUCTURA ORGANIZATORICĂ A BAZEI 86 AERIANĂ

History

On March 10th 1952, by the General Staff Order, the 206th Tactical Fighter Regiment was born, this becoming a part of the 66th Tactical Aviation Division, in the South-eastern operation theater of Romania, and beginning its activity on the 19th of March 1952, on Deveselu Airbase. Its structure included the command of the regiment, the staff, the command patrol, and 3 squadrons. At the very beginning, the inventory of the 206th Tactical Fighter Regiment included only YAK-11 and YAK-18 trainers, but starting with May 1952, MIG-15 fighters began to enter the inventory, the regiment becoming operational in no time.

On July 15th 1953, the 206th Tactical Fighter Regiment was deployed on Ianca Airbase, where it operated until May 1st 1955, when it entered the structure of the 23rd Tactical Aviation Division, and re-deployed on Otopeni Airbase. After the deployment on Otopeni Airbase, the pilots of the Regiment began to fly a new fighter (MIG-15), the first fighter in Romania having an interception radar. On August 9th 1958, the 206th Tactical Fighter Regiment, along with the 499th Airfield Technical Base, were deployed on Borcea Airbase, (where it is still operating), in its inventory entering the best fighter of that time: MIG-21F13. Since that time, the 86th Fighter Regiment has been fully equipped with supersonic jet fighters, two MiG-21F13 squadrons and one MIG-19 squadron. In 1974, these last ones were replaced by the newer MiG-21RFFM.

Since 1997 one squadron has begun an intensive training to make it able to carry out joint missions with NATO PfP forces . A special training program has been initiated, aiming at a higher level of interoperability, and for this purpose the Fighter-Bomber Squadron was fully equipped with MIG-21 LanceR. By the end of 2000, as a result of the Romanian Air Force reform, the structure of the 86th Airbase was changed again. The 86th Airbase has now a modular structure, fitting a NATO's airbase model and offering a real background for achieving the appropriate interoperability at this level, with declared purpose to provide all that it is necessary to plan, organize, command and execute the missions received.

Peacetime Missions:

- Air surveillance / 24-hours radar surveillance;
- Ensure the sovereignty in the Romania's national air space and in its AOR;
- Military / civilian flights coordination;
- Denying the unauthorized aircraft acces in the national air space;
- Air Defence of 86th AB;
- NATO missions;
- Peace Support Operations.

Crise and Wartime Missions:

- Continuing the peacetime missions;
- Increase operational capability and combat readiness status;
- Maintain control over own AOR;
- Air Interdiction (air strike the main enemy's objectives);
- Close Air Support;
- Air defense of civilian, industrial and military objectives;
- Increase survivability, support land and naval operations.

ISTORICUL PARTICIPĂRILOR BAZEI 86 AERIENĂ LA EXERCIȚII MULTINAȚIONALE

NATO:
- "COOPERATIVE KEY" – 1996, 1997, 1998, 2000, 2001, 2002.
- "COOPERATIVE CHANCE"– 1998, 2000.
- "COOPERATIVE DETERMINATION" – 1997, 1998.
- "AIR POWER" – 2000.
- "COOPERATIVE PARTNER" – 2002.
- NATO AIRMEET 2004 – Turkey 2004.

BILATERALE:
- România – Olanda – 2000;
- România – Franța "VOLTAC" – 1998, 1999, 2000, 2001;
- "RESCUE EAGLE" – 2000;
- România – Bulgaria "Joint Efforts BLUE DANUBE" – 2000;
- "JCET-164 GREEN EAGLE" – România – USA.;
- "Lone Kiteă 03", "Lone Cheetah '04", "Lone Foil '05" – România – UK;
- "Dacian WOLF 2005" – UK;
- „ROMEX 2005";
- Mitinguri aeriene: Ungaria, Cehia, Austria, Anglia, Turcia, Bulgaria, România.

Exercițiile naționale și multinaționale executate în anul 2006:

NAȚIONALE:

– exercițiul AIR POLICING 1 desfășurat în perioada 22–26 mai 2006 – în care Baza 86 Aeriană a jucat rolul de „Host Nation Suport";

– participarea la exercițiul „ȘOIMUL 2006" cu 8 MIG-21 LanceR, executat cu structuri de apărare aeriană cu baza la sol din cadrul Forțelor Aeriene dislocate în poligonul CAPU MIDIA în perioada 14–18.08.2006;

– participarea la exercițiul „LITORAL 2006" cu un avion MIG-21 LanceR în perioada 22–26.05.2006, executat de către SMFN cu structurile sale specifice;

– participarea la exercițiul „CETATEA 2006", condus de către SMG și COAP cu structurile de comunicații în data de 14.06.2006.

MULTINAȚIONALE ȘI BILATERALE:

– exercițiul bilateral româno-american "TEAM DACIA 2006" la care Baza 86 Aeriană a participat cu 4 MiG-21 LanceR aer/aer, în perioada 15–26.05.2006 pe aerodromul MIHAIL KOGĂLNICEANU;

– exercițiul bilateral româno-american „VIPER LANCE" desfășurat în perioada 08-25.08.2006 baza a participat cu 8 MiG-21 LanceR, pe aerodromul MIHAIL KOGĂLNICEANU;

– exercițiul bilateral româno-francez „CHASSEUR ACCOMPLI 06" cu participarea a 6 MiG-21 LanceR, desfășurat în perioada 04-14.09.2006 pe aerodromul MIHAIL KOGĂLNICEANU;

– participarea la exercițiul de război electronic româno-american „NEWFIP-7A" desfășurat în perioada 04–08.09.2006 (2 aeronave și 2 piloți operaționali);

– participarea la exercițiul multinațional româno-turco-ungar „COOP SAREX-2006", cu 2 elicoptere IAR-330L în locația CÎMPIA TURZII.

Serviciul de luptă – Poliție Aeriană –

1. Sub comandă NATO:

◆ 2 (două) avioane MiG-21 LanceR varianta aer-aer și echipajele necesare, în **RS-15 minute,** ziua și noaptea, în toate condițiile meteorologice.

2. Sub comandă națională:

◆ tura de serviciu, constituită din personalul existent, la P.C, S.C.A./C.A., punct meteo și centrele de emisie, pentru conducerea forțelor și mijloacelor din serviciul de luptă în sistem clasic, neautomatizat, **RS – Permanent.**

Serviciul de luptă – Intervenție Umanitară –

◆ un elicopter IAR-330 în **RS** conform baremelor stabilite, pe aerodromul Mihail Kogălniceanu, pentru intervenție umanitară.

Serviciul de luptă – Supraveghere NBC –

◆ un punct fix de control NBC cu aparatura DET 2 S cu misiune de monitorizare și transmitere a datelor la COCMIL, **RS – Permanent;**

◆ 1 grupă apărare NBC, pentru executarea cercetării de radiație și chimice în perimetrul bazei, **RS – Permanent.**

Începutul de an, într-o bază aeriană, are parfumul lui. Debutează stingher, cu monotonia Serviciului de luptă – Poliție Aeriană, convocările de specialitate, verificarea tehnicii de aviație după zile de staționare, controalele în zbor obligatorii și redeșteptarea simțurilor după hibernarea pricinuită de sărbători. Apoi, când toate sunt urnite către rânduiala cunoscută, oamenii redevin ceea ce mereu au știut și au putut fi: santinele statornice într-o margine de cer.

Mirosul *acela* de gaz ars, forfota startului de zbor, vocile metalice din eter, celula de alarmă animată, sistemele de pregătire și analiză a misiunii "asaltate" cu date și oameni noi, toate acestea sunt semnele bune ale unei vieți frumoase pe aerodromul din câmpie, unde poți afla ce înseamnă triumful sublimului acestei profesii și rostul sacrificiului în arderi pe cerul veșniciei umane. Unde te recompui, simplu și firesc, din gustul pământului purtat prin stratosferă. Din decolări în soarele de peste nori și din aterizări furate cerului. Din așteptări, dar mai ales din întoarceri. Din rădăcini.

O singură urare putem face piloților dintr-o bază aeriană la început de an – ***CER SENIN***!

Documentar realizat de comandor DUMITRU BERBUNSCHI

INTEROPERABILITATEA LINGVISTICĂ ÎN FORŢELE AERIENE

Linguistic interoperability in the Air Force

The linguistic interoperability carries the same importance as any other form of interoperability in order to insure that the NATO countries' personnel is able to take part effectively in the Alliance's missions and general activities.

The Romanian Air Force is highly interested in making sure that the military personnel appointed to represent Romania in NATO structures and NATO led operations has the required abilities, including linguistic ones, allowing them to accomplish their tasks.

Consequently, the transformation process of the Romanian Air Force into a dynamic structure and its harmonization with the NATO standards has involved, besides the technical modernization and mission reassessment process, the linguistic training of the personnel, focusing on English, which is the operational language of NATO.

Interoperabilitatea lingvistică este la fel de importantă ca orice altă formă a interoperabilităţii, pentru a avea siguranţa că militarii statelor membre NATO pot participa efectiv la misiunile şi la activităţile generale ale Alianţei.

Forţele Aeriene Române au un interes deosebit să se asigure că militarii pe care îi împuternicesc pentru a reprezenta România în structurile Alianţei şi operaţiile conduse de NATO au abilităţile necesare, inclusiv abilităţi lingvistice reale, pentru sarcinile pe care trebuie să le îndeplinească.

În consecinţă, procesul de transformare a Forţelor Aeriene Române într-o structură dinamică şi compatibilă cu cerinţele Alianţei a presupus, în paralel cu procesul de modernizare a tehnicii şi de reconsiderare a misiunilor, instruirea personalului în domeniul limbilor străine – în special în ceea ce priveşte învăţarea limbii engleze, limba operaţională de facto în cadrul NATO.

Tipuri de cursuri şi selecţie

Pentru dezvoltarea abilităţilor lingvistice ale militarilor, în cadrul Forţelor Aeriene funcţionează un centru principal de învăţare a limbilor străine la Braşov –unde se organizează cursul avansat şi cursul de bază pentru limba engleză, respectiv cursul pentru începători, în cazul limbii franceze, două centre secundare în unităţi ale Forţelor Aeriene – unde se organizează cursul de bază şi cursul pentru începători la limba engleză. De asemenea, la Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene funcţionează Centrul Regional de Resurse şi Învăţare, ce are ca misiune principală asigurarea perfecţionării şi menţinerii deprinderilor lingvistice a personalului Forţelor Aeriene, prin cursuri de reîmprospătare a cunoştinţelor, cursuri on-line şi studiu individual.

Statul Major al Forţelor Aeriene selecţionează participanţii la cursuri, în raport de nevoile de încadrare a funcţiilor care impun cunoaşterea unei limbi străine, pe baza opţiunilor personale şi cu acordul

comandanţilor unităţilor din care fac parte. Dobândesc calitatea de cursant cadrele militare, militarii angajaţi pe bază de contract şi personalul civil care au nivelul de cunoştinte prevăzut pentru tipurile de cursuri organizate.

"Priorităţile de participare la un curs de limbă străină se stabilesc în baza obiectivelor EG 0356 – cerinţe lingvistice pentru forţe dislocabile –, asumate de Armata Română. Au prioritate, în primul rând, ofiţerii, maiştrii militari şi subofiţerii care fac parte din grupurile-ţintă şi sunt propozabili pentru a fi încadraţi în posturi NATO sau într-un comandament multinaţional. Tot în prima categorie de priorităţi sunt incluşi ofiţerii, maiştrii militari şi subofiţerii care fac parte din unităţi dislocabile ce urmează a fi puse la dispoziţia NATO în anul în curs. Pe locul II în ordinea priorităţilor se situează ofiţerii, maiştrii militari, subofiţerii şi militarii angajaţi pe bază de contract, care fac parte din unităţi cu capacitate ridicată de dislocare sau care, deşi fac parte din alte unităţi, după absolvirea cursului sunt propozabili să fie încadraţi în aceste structuri. Categoriile de personal menţionate mai sus, care fac parte din unităţi cu capacitate scăzută de dislocare, sunt pe locul III. În sfârşit, pe locul IV, în limita locurilor rămase disponibile, sunt cadrele militare şi s.g.v. – sergenţi, gradaţi, voluntari cu potenţial de dezvoltare a carierei militare. Prin urmare, o persoană care, la testul de plasament – A.L.C.P.T. a obţinut punctajul minim stabilit, dar face parte din prima categorie menţionată, poate merge la curs înaintea alteia, care a obţinut punctaj maxim, dar face parte din a II-a sau a III-a categorie.

Testul de competenţă lingvistică evaluează cunoştinţele într-o limbă străină ale unei persoane, fără a ţine cont de alţi parametri, cum ar fi absolvirea unui curs. De asemenea, testul nu se bazează pe un set de manuale, deci nu este un test şcolar. Din aceste motive, nu se poate recomanda o bibliografie. S-a creat un test unic, pentru ca toate persoanele – indiferent de centrul în care susţin evaluarea competenţei lingvistice – să fie testate cu acelaşi instrument, compatibil cu cel existent în ţările vestice. Structura evaluării competenţelor lingvistice a fost concepută de Structura Expert Testare, aflată în prezent în subordinea Departamentului de Limbi Străine al U.N.Ap., pe baza descriptorilor stabiliţi prin STANAG 6001, ediţia a II-a. Aceşti descriptori au fost discutaţi şi aprobaţi, de comun acord cu celelalte structuri similare din ţările NATO şi sub coordonarea B.I.L.C. – The Bureau for International Language Co-ordination", ne-a explicat **profesor Anca Tudorascu**, managerul programului de limbi străine din Forţele Aeriene.

Centrul Principal de Învăţare a Limbilor Străine

În anul 1995, cu sprijinul Ambasadei Marii Britanii, s-au pus bazele unui centru de studiu individual pentru învăţarea limbii engleze, în cadrul Academiei Forţelor Aeriene "Henri Coandă". În acel centru se puneau la dispoziţie numai materiale didactice pentru studiu individual, nu exista o programă educaţională elaborată şi nici profesori.

Ulterior, în anul 1998, SUA a iniţiat programul de învăţare a limbii engleze - americane şi astfel a luat fiinţă, în Forţele Aeriene, Centrul de Învăţare a Limbilor Străine.

În prezent, Centrul dispune de un stat de încadrare în care se regăsesc 9 funcţii de cadre didactice, un şef al centrului, un ofiţer 4 responsabil cu planificarea şi organizarea învăţământului, maistru tehnician, subofiţer pentru administrarea resurselor şi un administrator financiar.

Din punct de vedere funcţional, centrul se subordonează Biroului Învăţământ din Statul Major al Forţelor Aeriene, iar componenta logistică şi administrativă este asigurată de Academia Forţelor Aeriene. Cu celelalte centre, există legături de coordonare pe linie organizatorică sau de învăţământ.

Spaţiul destinat procesului de învăţământ este recent renovat, fapt ce permite asigurarea desfăşurării activităţii în condiţii propice din punct de vedere al confortului psihic. Sălile de clasă dispun de mobilier nou şi, lucru foarte important, de sisteme audio-video necesare eficientizării procesului de asimilare a unei limbi străine. În curând, acestea vor fi dotate şi cu mobilier ergonomic, aspect care va îmbunătăţi activitea didactică în cazul aplicării metodelor didactice moderne,

specifice învăţării limbilor străine (participativ-comunicative şi de lucru în echipe).

De asemenea, există două laboratoare proiectate şi utilate pentru dezvoltarea abilităţilor lingvistice de Ascultat (Listening)/Citit (Reading), precum şi pentru învăţarea prin studiu individual şi căutarea materialelor specifice pe internet. Tot în aceste laboratoare există şi acces la internet. Dacă ţinem cont că în prezent se lucrează la instalarea fibrei optice pentru reţeaua internet, singurul punct slab rămâne tehnica de calcul, o tehnică uzată moral, fapt ce conduce la îngreunarea desfăşurării lecţiilor care necesită utilizarea computerului.

Biblioteca centrului dispune de un fond propriu de materiale didactice – manuale, casete audio şi CD-uri, cea mai mare parte fiind donată de *Defence Language Institute* – Texas, SUA. Acesta este şi unul din motivele pentru care engleza ce se studiază în cadrul cursurilor este engleza americană.

Corpul cadrelor didactice este foarte valoros, patru din cele opt profesoare încadrate având dublă specializare, precum şi cursuri absolvite în Statele Unite. De asemenea, conform unui acord între Guvernul României şi Guvernul Franţei privind Cooperarea în Domeniul Apărării, la cursurile de limba franceză beneficiem de participarea unui lector francez . Acest aspect contribuie la aprofundarea cunoştinţelor de cultură, istorie şi civilizaţie franceză, fapt deosebit de benefic din perspectiva viitoarelor contacte ale cursanţilor cu vorbitorii nativi de franceză. Totodată, respectiva colaborare este concretizată prin dezvoltarea testelor pentru cele patru competenţe – scris, vorbit, citit şi ascultat.

Un fapt inedit este acela că, începând cu această serie, în cadrul Centrului sunt pregătiţi, pe baza protocoalelor încheiate între ministere, şi doi ofiţeri străini (un georgian şi un croat). Un aspect ce va ridica, cu siguranţă, prestigiul Centrului Principal de Învăţare a Limbilor Străine din Forţele Aeriene.

Aceste realizări se datorează într-o mare măsură faptului că învăţarea limbilor străine a fost privită, de către conducerea Forţelor Aeriene, ca un element de importanţă deosebită al integrării în NATO, devenind astfel o prioritate în procesul aderării. În acest scop, a existat o îmbunătăţire substanţială constantă de-a lungul anilor în privinţa standardelor predării englezei şi a abilităţilor lingvistice ale militarilor.

Jonglerii cu resurse şi "suprasarcini"

Însă, întrucât nimic nu este perfect, sau întrucât în spatele unei imagini foarte bune se ascunde o muncă ce greu poate fi cuantificabilă din exterior, am încercat să lămurim, pentru personalul care a participat sau va participa la astfel de cursuri în cadrul centrului şi aspecte care nedumiresc la o primă vedere. Astfel, dintre motivele nemulţumirii cursanţilor am reţinut două aspecte: spaţiile de cazare nu sunt încă la nivelul sălilor de curs şi sistemul de rotire a profesorilor între grupe. La aceste probleme ne-a dat lămuriri **maiorul Marius Neagu**, şeful cursului: "În ceea ce priveşte spaţiile de cazare, condiţiile pe care le putem oferi în acest moment reprezintă consecinţa lipsei fondurilor necesare pentru reparaţiile ce se impun în cazul pavilionului respectiv. Ştiu, o explicaţie pe cât de simplă, pe atât de clasică. Acesta ar fi trebuit să intre în reparaţie capitală, dar nu au existat resurse. În condiţiile date, ne străduim să oferim cursanţilor tot ajutorul care depinde de noi, însă nu putem face minuni. În orice caz, confortul spaţiilor de locuit depinde şi de fiecare persoană în parte. Ştiţi cum se spune... omul sfinţeşte locul. Cea de-a doua problemă rezidă dintr-o plajă mai largă de motive, din păcate, tot de natură obiectivă. Sarcinile noastre nu se rezumă exclusiv la acoperirea orelor de curs. Astfel, avem cinci profesoare, din care patru pentru evaluarea competenţei "Vorbit/Speaking" şi o profesoară pentru creare itemi, acestea formând echipa regională în cadrul structurii de Expert Testare pentru evaluarea competenţelor lingvistice în cadrul sesiunilor de STANAG. În perioadele respective, aceste profesoare trebuie înlocuite la cursuri. Totodată, există sarcini privind elaborarea itemilor pentru testări. Trebuie să participăm la diferite convocări de lucru, seminarii, instruiri, cursuri de specializare, să însoţim delegaţiile străine care sosesc în Academie, să realizăm diferite traduceri ce ne sunt transmise de la Statul Major al Forţelor Aeriene sau de comanda Academiei. De asemenea, apare necesitatea organizării unor cursuri ad-hoc pentru pregătirea, într-o perioadă

foarte scurtă, a personalului care urmează să execute misiuni externe. Spre exemplu, la sfârşitul anului trecut am organizat o astfel de pregătire, în cadrul Bazei 90 Transport Aerian, cu personalul care a participat, în SUA, la instruirea în vederea preluării aeronavei C-130H. În această perioadă trebuie să facem acelaşi lucru, în cadrul Bazei 71 Aeriană, cu echipa care va asigura serviciul "Poliţie Aeriană" în Ţările Baltice. Iar în acest caz lucrurile sunt mai complicate, pentru că personalul este mai numeros. În vara anului trecut am fost mobilizaţi pentru buna desfăşurare a mitingului aerian ROIAS 2006. Şi exemplele pot continua. Iar în aceste condiţii, profesoarele centrului nostru depăşesc norma didactică, care este destul de mare (630 de ore), întrucât sunt încadrate ca profesoare preuniversitare".

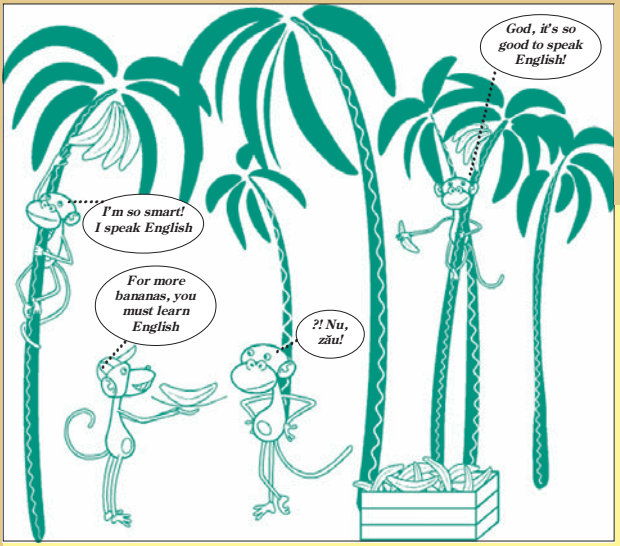
Obiective

Obiectivele *cursului avansat* sunt: dezvoltarea capacităţii de a susţine un discurs organizat pe teme generale şi militare; dezvoltarea capacităţii de a purta o discuţie ipotetică, de a argumenta opinii pe teme abstracte şi militare şi de a folosi o varietate de tehnici de comunicare orală (negocierea, contraargumentarea, persuasiunea etc.) pentru obţinerea consensului într-o discuţie de grup; dezvoltarea capacităţii de a interpreta adecvat asemănările şi diferenţele culturale din mediul militar; dezvoltarea capacităţii de a opera cu formate militare standardizate şi de a elabora, în scris, materiale similare. Nivelul preconizat la terminarea cursului este STANAG 3, 3, 3, 3.

Cursul de bază intermediar urmăreşte dezvoltarea tuturor celor patru deprinderi în mod egal şi echilibrat, astfel încât, la finalizare, să se atingă un nivel care să constituie o bază pentru continuarea studiului la un curs avansat. Nivelul preconizat la terminarea cursului este STANAG 2, 2, 2, 2.

În vederea implementării noului standard lingvistic – cadrul comun European de Referinţă pentru limbi străine (C.E.F. – Commun European Framework of Reference), în prezent se pilotează noua structură a cursurilor, care va fi aplicată începând cu următorul an de învăţământ. Cursurile vor avea ca finalitate obţinerea certificatului de competenţă conform C.E.F., cu recunoaştere internaţională, neeludând însă nici evaluarea conform STANAG 6001.

Căpitan MIRCEA BARAC



"Evoluţia cursanţilor în urma absolvirii unui astfel de curs este, în general, bună. Dacă muncesc serios pot obţine rezultate foarte bune. Cel mai important este să înţeleagă faptul că învăţatul unei limbi străine presupune multă muncă individuală, profesorul fiind doar îndrumător.

În privinţa dotărilor, Centrul Principal de Învăţare a Limbilor Străine din Forţele Aeriene resimte lipsa unor calculatoare mai performante, cele din dotare, din generaţia anilor 1997–1998, fiind uzate atât moral cât şi fizic. De asemenea, se simte lipsa unor materiale didactice specifice aviaţiei. Deşi există manuale foarte bune pentru componenta de *Military English*, acestea se adresează, în primul rând, militarilor din Forţele Terestre".

Profesor Kolumban Kinga

"Am solicitat frecventarea acestui curs dintr-un motiv cât se poate de practic: obţinerea nivelului 3 STANAG, deoarece îmi este necesar pentru evoluţia în carieră. Aşteptările mele privind nivelul de înţelegere a limbii engleze în urma absolvirii acestui curs nu au fost confirmate în totalitate. Este adevărat că aş fi putut fi mai intransigent cu mine însumi în ceea ce priveşte efortul de asimilare, însă am fost dezamăgit în unele momente de metoda didactică aleasă de profesor pentru desfăşurarea cursurilor şi pentru explicaţiile primite.

Deşi nu simt că mi-am atins scopul propus, am devenit mai conştient de ceea ce ar trebui să fac în continuare pentru a utiliza limba engleză la un nivel avansat".

Locotenent-colonel Laurenţiu Hodorogea, Baza 71 Aeriană

"Consider că acest curs este deosebit de util atât din punct de vedere profesional, cât şi personal. Ca orice activitate, unele aspecte corespund cerinţelor moderne de asimilare a unei limbi străine, altele, însă, mai pot fi îmbunătăţite. Mă refer, în special, la condiţiile de cazare şi la dotarea cu tehnică de calcul mai performantă"

Maistru militar clasa IV Paul Şimon, Baza 71 Aeriană

"La cursul de limba franceză am beneficiat de explicaţiile unui profesor nativ de limba franceză – Melody Gineste. Acest fapt ne-a ajutat foarte mult să înţelegem mai bine civilizaţia şi cultura franceză, precum şi abilitatea de a utiliza această limbă de largă circulaţie internaţională".

Locotenent Petre Trandabur, Brigada 1 Rachete Sol – Aer

"Cursul este foarte util, în primul rând datorită faptului că beneficiezi de un timp destinat special acestui scop. Este foarte important, însă, modul în care reuşeşti să valorifici cunoştinţele acumulate în perioada de după terminarea cursului, astfel încât să-ţi poţi dezvolta abilităţile deja formate şi să eviţi să uiţi într-un timp foarte scurt ceea ce ai învăţat. Personal, cred că finalizarea cursului cu un examen STANAG ar spori motivaţia şi concentrarea cursanţilor în această perioadă".

Căpitan inginer Cătălin Mitru, Centrul Operaţional Aerian Principal

ADIO ZBORULUI SUPERSONIC!

Ziua de 22 februarie va rămâne în memoria **generalului de flotilă aeriană Virgil Ristea,** drept ziua în care a spus adio zborului supersonic.

Cele peste 2.000 de ore de zbor au fost realizate de pilotul Virgil Ristea pe mai multe tipuri de aeronave din dotarea aviației militare române: ZLIN, L-39, MiG-15, MiG-21 și MiG-21 LanceR, precum și pe semețele Mirage și F-16, în cadrul unor exerciții bilaterale, împreună cu colegii francezi sau italieni.

Din fericire, generalul Ristea nu își ia încă adio de la zbor, întrucât va putea pilota în continuare avioane subsonice și elicoptere. Zborul supersonic reprezintă o etapă a carierei de pilot ce trebuie să se încheie, conform legislației militare, la vârsta de 50 de ani, bornă a vieții pe care generalul Ristea a atins-o în data de 3 martie, prilej pentru care îi urăm un sincer "La mulți ani!".

Cei 27 de ani topiți în mraja zborului supersonic au fost sărbătoriți printr-o surpriză organizată de colegii din bază cu ocazia ultimului zbor. Astfel, 3 elicoptere IAR-330 Puma și 5 MiG-uri 21 LanceR au evoluat acrobatic deasupra Bacăului, aducându-i lacrimi în ochi celui care este comandantul bazei aeriene din anul 2004.

Ineditul evenimentului a fost reprezentat de zborul în "dublă comandă" a doi generali. La coborârea din avion, în ovațiile colegilor, generalul a încropit, vizibil emoționat, un scurt discurs: "Nu știu dacă pot găsi cuvintele necesare pentru a spune ce înseamnă zborul pentru mine. Este ca și cum m-aș fi trezit dintr-un vis cu avionul MiG-21. Este o zi deosebită, mai ales că am zburat cu un bun prieten și un mare pilot de MiG-21, generalul Burhală. Mi-aș dori ca ziua de azi să nu se termine". Apoi, a mângâiat părintește, pentru ultima dată, aripa "camaradului său supersonic" și s-a îndreptat către colegii și prietenii ce-l așteptau, fără să privească în urmă.

Căpitan-comandor GELU MIRON

FAREWELL TO SUPERSONIC FLYING!

February 22nd will stay for ever in Air Fleet General Virgil Ristea's memories as the day when he said farewell to supersonic flying.

Pilot Virgil Ristea performed over 2,000 flying hours on military aircraft in the inventory of the Romanian Air Force: ZLIN, L-39, MiG-15, MiG-21 and MiG-21 LanceR as well as with the proud Mirage and F-16 during bi-lateral exercises, shoulder to shoulder with French and Italian fellow-pilots.

N-o să înțelegi nicicând încrâncenarea,
Tristeții ce-o opune apei digul;
Și n-o să simți nicicând nemărginirea
De n-ai zburat măcar o dată MiG-ul.

Și n-o să știi, oricât ai fi de drept,
Durerea ce-o provoacă unui mugur frigul
De nu te-apasă crunt pe piept,
Salutul de final cu MiG-ul.

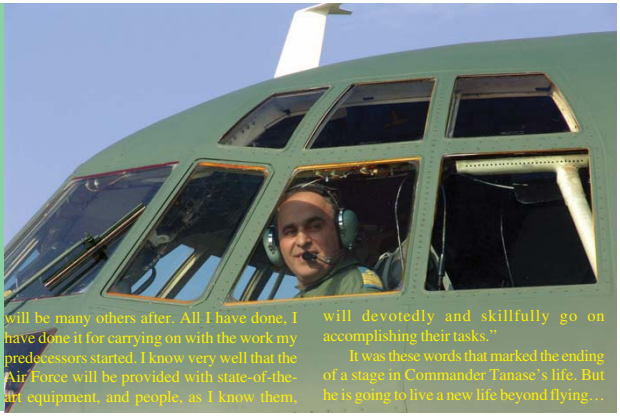
Asemeni unui dansator,
Ce părăsește încet ringul;
Vă dăruiesc, curtenilor,
Tristețea ultimului zbor cu MiG-ul.

Bacău, 21.02.2007
General de flotilă aeriană
VIRGIL RISTEA

BEYOND FLYING... BALANCE!

Strengthened by tens of in-theatre airlift missions, dedicating many times parts of his private life to his profession, Commander Tanase expressed his thoughts at the moment of his retirement from activity: "It is my fellows and friends who enabled me to live such great moments. I am grateful for the opportunity I had, to fly the newest transport aircraft in service with the Air Force and to make a contribution to the Air Force missions resulting from the commitments Romanian Armed Forces assumed as a NATO member. Human and material resources I managed as a Squadron Commander and missions in which I participated were not very spectacular or unparalleled. There were many others before me who did the same I did, and there will be many others after. All I have done, I have done it for carrying on with the work my predecessors started. I know very well that the Air Force will be provided with state-of-the-art equipment, and people, as I know them, will devotedly and skillfully go on accomplishing their tasks."

It was these words that marked the ending of a stage in Commander Tanase's life. But he is going to live a new life beyond flying…



DINCOLO DE ZBOR... ECHILIBRU!

el mai nou avion de transport al Forțelor Aeriene Române, C-130H, vine lin la aterizare, sfidând gravitația, în ciuda celor 35 de tone, cât cântărește cu "burta goală".

Rulează domol pe bretela de acces semnalizând cu subînțeles spre asistență, și virează în locul de parcare, moment în care motoarele își ies din rol cu un sforăit prelung.

Piloți, tehnici și personal navigant înconjoară aeronava asemenea unui trofeu. În cabină, **comandorul Viorel Dumitru Tănase** semnează carnetele de zbor ale echipajului, pentru a zbura aceeași aeronavă, se auzeau imediat murmurele cârcotașilor – "Păi cum, că ăla e avionul comandorului Tănase!"

Cam asta a fost la pistă. Ajuns în birou, primul lucru pe care pilotul proaspăt retras din activitate avea să-l facă era să-și sune soția și, totodată, cel mai bun prieten (rămasă, din acel moment, singurul pilot al familiei), pentru a-i spune că totul s-a terminat cu bine. Un gest ce confirma, de fapt, recenta apreciere a **generalului de flotilă aeriană Laurențiu**

aruncă o ultimă privire instrumentelor de bord, își trece mâna ca din întâmplare peste manșă pentru ultima dată, după care, cu inima strânsă, coboară zâmbind din aeronavă.

Următoarele secvențe surprind o baie de șampanie, îmbrățișări, felicitări, urme de lacrimi răzlețe în colțul ochilor. Ședința foto cu colegii și cu aeronava este pigmentată cu glume și voie bună.

Căpitanul comandor Iulian Iancu, unul dintre cei mai apropiați prieteni ai comandorului Tănase l-a întrebat dacă lasă aeronava escadrilei sau o ia cu el, făcând referire la frecvența misiunilor executate de acesta. Dacă se întâmpla vreodată ca altcineva să fie numit **Simionescu,** comandantul Bazei 90 Transport Aerian: "Am pierdut un pilot valoros, un comandant de escadrilă dedicat meseriei dar, cel mai mult, am pierdut un om **echilibrat.** Întotdeauna știa să împace și capra și varza, iar când era nevoie, chiar și lupul!".

Este foarte greu să întâlnești oameni pe care să-i poți caracteriza printr-un singur cuvânt care, în cazul comandorului Tănase este echilibrul. Și trebuie să te simți cu adevărat norocos, așa cum au declarat toți colegii ex-comandantului de escadrilă, dacă ți se oferă în viață ocazia să lucrezi cu astfel de oameni.

Chiar dacă, paradoxal, poate chiar această trăsătură de caracter denumită echilibru a făcut ca pilotul Tănase să renunțe la manșă, deși ar mai fi putut îmbrățișa nemărginitul albastru încă mulți ani de aici înainte.

"Ne-am consultat îndelung asupra acestui aspect și, deși numai eu știu ce este în sufletul lui și cât suferă acum, că a renunțat la zbor, am decis de comun acord că asta este cea mai bună decizie, în acest moment. Am refuzat să merg la pistă pentru că, dacă aș fi fost acolo, ori plângeam eu, ori el", s-a destăinuit soția și prietenul cel mai bun al comandorului Tănase, **căpitan-comandor Liliana Tănase.**

Deși călit în zeci de misiuni de transport pe calea aerului în teatrele de operații, sacrificând de multe ori viața personală în favoarea meseriei, comandorul Tănase apreciază că: "Am ajuns să trăiesc aceste clipe minunate datorită colegilor și prietenilor. Sunt fericit că am reușit să pilotez cele mai noi aeronave de transport din dotarea aviației militare și să-mi aduc contribuția la executarea misiunilor pe care Forțele Aeriene le au de îndeplinit în urma responsabilităților asumate de Armata României în calitate de membru NATO. Resursele umane și materiale pe care le-am gestionat în calitate de comandant de escadrilă și misiunile la care am participat nu reprezintă ceva neapărat spectaculos sau nemaiîntâlnit. Înaintea mea au fost alții care au făcut același lucru, așa cum în urma mea vor veni alții. Eu nu am făcut decât să continui și să duc munca începută de cei care au fost înaintea mea în această funcție. Sunt convins că pe viitor Forțele Aeriene vor dispune de tehnică tot mai modernă și mai performantă, iar oamenii, așa cum îi știu eu, își vor îndeplini misiunile încredințate cu dăruire și cu talent".

Cu aceste gânduri, comandorul Tănase a încheiat o etapă din viață. Însă urmează viața de dincolo de zbor…

Căpitan MIRCEA BARAC

C-130H

Doar câteva avioane și-au câștigat renumele de "legendar". **C-130**, denumit "**Hercules**" după eroul mitologic recunoscut pentru forța sa uriașă, este o realitate a lumii contemporane. Produs de compania americană ***Lockheed Martin*** începând din anii '50 în peste 2200 de exemplare, cu aproximativ 70 de variante, **C-130**, s-a dovedit a fi "factotum-ul" flotelor de transport aerian din peste 60 de țări ale lumii.

Nu există, practic, nici o operație aeroportată în care **Hercules**-ul să nu fi participat. Poate transporta trupe, vehicule și armament în teatrele de operații, lansează parașutiști sau materiale, servește ca avion cisternă atât la sol cât și în zbor, poate face evacuare medicală, transporturi umanitare; a ajutat la recuperarea capsulelor spațiale, a operat la ambii poli sau în deșert, în condiții meteo extreme, dovedindu-și fiabilitatea.

Modelul **C-130H** reprezintă o îmbunătățire a variantei **C-130E,** ce constă în echiparea cu motoare de tipul **T56-A-T5** cu o putere de 4910 CP și o redesenare a secțiunii de prindere a aripii. Astfel, pe fiecare aripă există un acroșaj pentru rezervoare suplimentare cu o capacitate de 5910 litri. Îmbunătățirile variantei "H" se materializează prin sisteme ce ușurează mentenanța, asigură siguranța în exploatare și protecția. Este echipat cu GPS, un radar color de putere mică (LPCR), sisteme "chaff and flares", un interior ce permite echipajului să opereze cu echipamente de vedere pe timp de noapte (NVG). Poate transporta 92 de militari cu echipament complet, 64 de parașutiști sau 74 de răniți pe targi.

Aparatul **C-130H** cu numărul de înmatriculare 6191 a intrat în dotarea Forțelor Aeriene Române în anul 2004. În iunie 2004 aparatul a fost dus la sediul firmei constructoare, cu scopul de a fi modernizat și reparat capital, pentru ca în data de 12 februarie 2007 să intre în exploatarea Bazei 90 Transport Aerian.

Album "CER SENIN"

Caracteristici tehnico-tactice:

- motoare: 4 turbopropulsoare T56-A-T5 cu o putere de 4910CP;
- anvergura aripii..... 40,5m;
- lungimea 29,8m;
- înălțimea 11,7m;
- anvergura ampenajului orizontal 16,1m;
- ecartamentul trenului de aterizare 4,4m;
- ampatamentul trenului de aterizare 9,8m;
- masa (gol) 34927kg;
- masa normală la decolare 70307kg;
- masa maximă la decolare 70310kg;
- încărcătura utilă maximă 20412kg;
- viteza de croazieră 555km/h;
- viteza maximă 621km/h;
- altitudinea maximă 12802m;
- plafon de serviciu (cu 19090kg) 7077m;
- distanța maximă de operare ..... 4002km.

Pagini realizate de pcc ADRIAN SULTĂNOIU

NOU COMANDANT LA SHAPE

Comandamentul Suprem al Puterilor Aliate din Europa (SHAPE) de la Casteau, Belgia, are, începând cu luna decembrie a anului trecut, un nou comandant în persoana generalului american John Craddock, acesta devenind astfel cel de-al 15-lea comandant al forţelor aliate din Europa.

Ceremonia de învestire în funcţie a fost oficiată în prezenţa secretarului general al NATO, Jaap de Hoop Scheffer, noul comandant succedându-i generalului James L. Jones, aflat la comanda forţelor NATO în Europa din anul 2003.

Generalul Craddock a preluat comanda SHAPE din postura de comandant al Comandamentului American de Sud din Miami, Florida. Comanda SHAPE implică, astfel, un dublu rol, şi anume: cel de comandant al Comandamentului Operaţional Aliat (ACO) şi de comandant al Comandamentului SUA din Europa (USEUCOM).

"Astăzi, a-ţi asuma comanda forţelor militare ale NATO înseamnă o onoare fără egal. NATO reprezintă o organizaţie mai relevantă şi mai măreaţă decât oricând. Îmi asum cu smerenie comanda unei astfel de organizaţii absolut magnifice. Privesc cu speranţă înainte, conştient de munca şi de energia necesare pentru a îndeplini obiectivele acestui comandament. Alianţa are încredere în faptul că împreună vom administra şi vom îndeplini sarcinile organizaţiei cu perseverenţă, cu mult talent şi cu o implicare totală", a declarat generalul Craddock în cadrul ceremoniei de investire în funcţie.

www.nato.int

TEHNOLOGIE DE RECUNOAŞTERE AEROSPAŢIALĂ DESTINATĂ NATO

O tehnologie de ultimă generaţie destinată recunoaşterii, cercetării şi informării în domeniul aerospaţial a fost testată, în cadrul unui important exerciţiu de simulare – MAJEX 2007 – la Haga, la începutul lunii martie a.c.

"Acesta a fost un test foarte important, întrucât a implicat în mod real aparatura şi echipamentul", a declarat Joe Ross, manager tehnic în cadrul Agenţiei de Consultare, Comandă şi Control a NATO – NC3A.

Scopul acestei noi capabilităţi este de a spori nivelul de conştientizare, de către comandanţii noştri, a situaţiilor neprevăzute care pot apărea pe câmpul de luptă, prin dezvoltarea interoperabilităţii între senzorii naţionali şi multinaţionali de supraveghere aeriană. În esenţă, încercăm să risipim ceaţa în care se află un câmp de luptă", a explicat domnul Ross.

MAJEX 2007 a reprezentat testul final de verificare a conceptului MAJIIC – Multi-Sensor Aerospace – Ground Joint Intelligence, Surveillance and Reconnaissance (ISR) Interoperability Coalition –, înaintea testului destinat să verifice întreaga gamă de capabilităţi oferită de noul sistem, în timpul unui amplu exerciţiu NATO ce va avea loc în Norvegia, în luna septembrie.

Ţările implicate în proiectul MAJIIC sunt: Canada, Franţa, Germania, Italia, Olanda, Norvegia, Spania, Regatul Unit al Marii Britanii şi Statele Unite.

www.nato.int

CENTRU DE PERFECŢIONARE PENTRU OPERAŢII AERIENE

Un acord semnat între Comandamentul pentru Transformare Strategică al NATO şi Forţele Aeriene Franceze, în data de 23 ianuarie a.c., a pregătit terenul pentru certificarea unui Centru de Perfecţionare pentru Operaţii Aeriene în Franţa.

Centrele de Perfecţionare sunt centre naţionale de pregătire recunoscute de Comandamentul pentru Transformare al NATO ca furnizori de pregătire şi educaţie de înaltă calitate în sprijinul comunităţii Euro-Atlantice.

Aceste centre dispun de fonduri naţionale sau multinaţionale şi beneficiază de relaţii directe cu NATO prin memorandumuri şi înţelegeri formale.

Conform acestor înţelegeri, centrele respective oferă oportunităţi partenerilor din Alianţă pentru a spori nivelul interoperabilităţii şi capabilităţilor, dezvoltării doctrinelor şi validării conceptelor prin experimente.

Centrul din Franţa, cu o existenţă de 10 ani, este cel de-al cincilea Centru Naţional de Perfecţionare care a demarat procesul de acreditare NATO. Până în prezent, două astfel de centre au fost certificate complet: "Joint Air Power Competence Centre" în Germania şi "Defence Against Terrorism Centre of Excellence" în Turcia.

PROIECT DE DEMILITARIZARE

Început de NATO prin efortul de distrugere a unui număr de 400.000 de arme portabile şi armament uşor în Ucraina, la mijlocul lunii ianuarie a.c., cel mai mare proces de demilitarizare la nivel mondial a trecut, astfel, într-o nouă etapă.

Întregul proces, care prevede distrugerea a 133.000 tone de muniţie, 1,5 milioane de arme portabile şi armament uşor şi a 1.000 de sisteme de apărare aeriană portabile (MANPADS – Man – portable Air Defence Systems) reprezintă singurul mare proiect de demilitarizare din lume şi se preconizează a fi finalizat în cursul anului 2008.

Procesul de distrugere a armamentului va avea loc într-un fost centru militar de întreţinere a tehnicii din Kamyanets – Podilskyy, situat la 450 de kilometri sud-vest de Kiev.

La ceremonia ce a marcat începutul acestui proces au participat reprezentanţi ai naţiunilor conducătoare ale proiectului din Statele Unite şi Uniunea Europeană şi ai NAMSA (NATO Maintenance and Supply Agency), în calitate de agent executant al proiectului.

www.nato.int

SCHIMBAREA COMENZII ISAF

Generalul american Dan McNeill a preluat comanda ISAF de la generalul britanic David Richards, în cadrul unei ceremonii la care a fost prezent și președintele afgan Hamid Karzai, în data de 4 februarie a.c.

Înmânarea simbolică a drapelului ISAF de către generalul Richards generalului McNeill, flancat de o gardă de onoare a ISAF, a marcat schimbarea comenzii.

Imediat după preluarea comenzii, noul comandat ISAF a elogiat eforturile președintelui Karzai și ale generalului Richards reafirmând, totodată, obligațiile ISAF de a contribui și de a facilita reconstrucția Afganistanului.

"Lucrând în acord cu organizațiile guvernamentale și non-guvernamentale, precum și cu toate părțile implicate în această nobilă misiune, vom reuși să instaurăm în Afganistan ceea ce oamenii acestei țări visează: impunerea păcii împreună cu toate speranțele și visele pe care acest deziderat le implică – educație, sănătate, libertate etc.", a afirmat în cuvântarea sa generalul McNeill.

www.nato.int

RĂZBOIUL URBAN, ÎN ATENȚIA STRATEGILOR NATO

Viitorul operațiilor implicate în desfășurarea războiului urban a constituit principala temă de discuție în cadrul unei instruiri găzduite de NATO în Norfolk, US, în perioada 11–16 februarie.

Participanții la întrunire au fost de acord că NATO ar trebui să lucreze la crearea unui concept standard de pregătire pentru astfel de operații. În următorii 20 de ani, peste două treimi din populația globului va locui în zone urbane, situație generatoare de noi îngrijorări privind posibilitatea conducerii efective a operațiilor de securitate în aceste habitate.

"Astfel de instruiri sunt necesare pentru a stabili coordonatele și pentru a realiza o sincronizare în cadrul NATO cu privire la ceea ce fiecare stat membru ar trebui să realizeze în sprijinul acestui gen de operații", a declarat locotenent colonelul olandez Bastiaan van Rijswijk, ofițer din staff-ul Comandamentului pentru Transformare al NATO.

www.nato.int

Grupaj realizat de căpitan MIRCEA BARAC

EXERCIȚIUL 1 DE ALOCARE A FORȚELOR (DRR 07 FULFILLMENT EXERCISE – 1)

În perioada 08–12 ianuarie 2007 s-a desfășurat, la sediul NC3A (NATO Command, Control and Communication Agency), sub autoritatea ACT (Allied Command Transformation), Exercițiul de Alocare a Forțelor Destinate NATO.

Activitatea a reprezentat una din etapele procesului bianual de planificare al NATO, în speță etapa de analiză a cerințelor pentru apărare și a avut drept scop stabilirea contribuțiilor naționale la forța colectivă NATO, corespunzător nivelului de ambiție al organizației. Acest nivel de ambiție face obiectul unor analize periodice și este proporțional cu dimensiunea amenințărilor existente care, la rândul lor, determină mărimea forței NATO.

La exercițiu au participat reprezentanți din 21 de țări membre NATO, România fiind prezentă cu 4 participanți. În cadrul discuțiilor pe secțiuni, reprezentantul Statului Major al Forțelor Aeriene a prezentat și a negociat oferta de forțe și mijloace specifice Forțelor Aeriene pentru perioada de planificare 2009–2018.

Un alt scop al exercițiului l-a constituit identificarea soluțiilor pentru diminuarea deficitelor Alianței la unele capabilități, prin suplimentarea angajamentelor naționale. Forțele Aeriene Române, aflate în plin proces de integrare în structurile Alianței Nord-Atlantice – reliefat prin desfășurarea etapelor de modernizare a tehnicii de luptă (achiziționarea noului avion de luptă multirol, a avioanelor de transport mediu curier, a elicopterelor de luptă, de transport și aero-medicale, a modulului SHORAD, mijloacelor de comunicații și de radio-navigație), și de afirmare a entităților structurale destinate NATO, nu s-au angajat cu noi forțe. Însă, aviația militară română s-a angajat, în schimbul creșterii cantitative a ofertei, la dezvoltarea calității forțelor oferite pentru perioada de planificare, forțe care vor deveni, în timp, mai eficiente, mai mobile, mai precise și pe deplin interoperabile.

În final, s-a reiterat ideea că prin rezultatele obținute în procesul de integrare și prin consecvența cu care s-a urmărit îndeplinirea angajamentelor asumate față de NATO, Forțele Aeriene Române vor deveni, la sfârșitul perioadei de planificare, unul dintre partenerii importanți ai Alianței, cu o contribuție proporțională nivelului de dezvoltare a României.

Căpitan-comandor inginer Liviu POPEL
Șeful Biroului pentru Coordonarea Integrării

ROMANIAN AERONAUTICS AND EUROPEAN UNION

Looking back we can assert that the year 2006 is reference point for Romanian aeronautics.

The most significant event was the centennial anniversary of Traian Vuia's historical flight – performed on 18th March 1906 at Montesson, France. The event is on UNESCO's agenda and marked on a national scale by various celebrations and other projects. Ceremonies are also prepared in several European capitals, in Philippines and USA which acknowledge and emphasize the achievements of that young man born in Banat as well as the contribution Romanians have made to European and international aeronautics.

A special event in 2006 in Italy was invitation and attendance of an ARPIA delegation at June conference *Spatial Systems. Future Challenges for National and Global Applications*. Our participation in the conference, in addition to scientific gain, was followed by visits to aerospace research-related establishments. This activity was entirely beneficial by strengthening the relationships with Italian Association "Arma Aeronautica" and attracting their support for Romania's accession to European Partnership of Aeronautical Associations (EPAA).

Combined exercises held within our country and abroad are also sources generating emotions, concerns, concentration and requiring large amounts of forces and assets. Exercises such as Viper Lance, Autumn Flag, Chasseur Accompli, Romex, Seeism, Egreta and others meant not only force and equipment employment but also determination, organization and … achievements.

Following the decision made by the Steering Committee on 6th October 2006, ARPIA's candidature was accepted and Romania became a full member of EPAA.

We may say now that we are part of the European Union, acting as members of European aeronautical bodies and associations, crossing European territories and attending European events and, why not, positively with European structures, fighters and helicopters.

AERONAUTICA ROMÂNĂ ŞI UNIUNEA EUROPEANĂ

Chemarea istoriei

Privind retrospectiv, putem spune că anul 2006 reprezintă o perioadă de referinţă pentru aeronautica română. Începând cu primul trimestru şi până la ultima lună a anului, la nivel naţional şi european s-au derulat o serie de evenimente, aniversări, vizite, întâlniri, expoziţii, întruniri, schimburi de experienţă şi mitinguri aeriene.

Momentul cel mai semnificativ îl reprezintă sărbătorirea a 100 de ani de la istoricul zbor al lui Traian Vuia efectuat în 18 martie 1906, la Montesson, Franţa. Evenimentul, înscris în programul aniversar UNESCO pe anul 2006 şi susţinut la nivel naţional prin acţiuni desfăşurate în ţară şi în unele capitale europene, marcate sau pregătite pe continent, în Europa, Filipine şi SUA, a adus noi sublinieri şi recunoaşteri ale realizărilor bănăţeanului şi contribuţiei românilor la dezvoltarea aeronauticii europene şi internaţionale.

Succesul lui Traian Vuia avea să devină din ce în ce mai cunoscut. Aniversarea lui la Academia Română, manifestările aeronautice din ţară în diferite instituţii şi localităţi, evocările de la Manila, Roma, Torino şi Bruxelles, expoziţiile din Bucureşti, Paris, Montesson şi Budapesta, spectacolele aeronautice ale Aeroclubului României şi mai ales spectacolul aerian RoIAS-2006, au constituit importante prilejuri pentru a pune în valoare aviaţia şi a stimula interesul pentru invenţia de excepţie a lui Vuia. El demonstrase atunci eficienţa trenului de aterizare cu roţi cu pneuri şi amortizoare, motorul cu o singură elice, rulajul şi suprafaţa portantă folosită. Rezultase de fapt o platformă cu care s-au experimentat toate fazele zborului: rulaj, desprindere, zbor, manevre în aer şi aterizare.

Forţele operaţionale

Spectacolul aerian RoIAS-2006, pe timpul căruia s-a menţinut spiritul realizării lui Vuia, imaginea şi replica avionului din 1906, s-a desfăşurat după regulile specifice unei activităţi din secolul XXI, într-o ţară europeană şi membră NATO. Totul a fost extraordinar şi de excepţie. Centrul de greutate l-a constituit organizarea ireproşabilă a activităţilor la sol şi în zbor şi nu în ultimul rând, mândria naţională şi profesionalismul, comunicarea şi informarea. Multe posturi de radio şi televiziune, cotidiene centrale sau locale au alocat spaţii largi dedicate RoIAS, mai ales prin prisma notei de senzaţional ce o are un astfel de eveniment. Sunt deosebit de interesante afirmaţiile jurnaliştilor străini acreditaţi la RoIAS, precum şi comentariile apărute în unele publicaţii britanice, în revistele Asas din Brazilia, Aeromagazin din Serbia, Touchdown din Olanda, Flying Wings din Germania şi bineînţeles, în Cer Senin şi Top Gun Special din România. Desigur, acestea sunt doar câteva din ecourile mitingului, identificate la două-

trei luni după eveniment. Multe alte imagini au apărut pe diferite forumuri de pe internet, sau în colecții online atât în România cât și în străinătate.

Organizarea standurilor naționale și reprezentarea industriei aeronautice la expozițiile aerospațiale europene, semnarea de către acestea a unor contracte de colaborare în producție și participarea societăților comerciale la realizarea unor produse de aviație, invitațiile adresate la diverse acțiuni internaționale și prezența Statului Major al Forțelor Aeriene sau a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii (ARPIA), dovedesc un gest de apreciere al domeniului aeronautic național și o bună contribuție pentru imaginea externă a țării noastre.

Între acestea, o acțiune deosebită a reprezentat-o invitarea în iunie 2006 și prezența unei delegații ARPIA în Italia, la conferința: *Sisteme Spațiale. Viitoarele provocări pentru aplicațiile naționale și globale*. Participarea noastră, pe lângă semnificația științifică a conferinței, a prelegerilor susținute și personalitățile invitate, avea să se completeze cu vizite la unele instituții cu profil aerospațial, apropierea relațiilor cu Asociația Arma Aeronautica din Peninsulă și îndeosebi, susținerea de către acest organism, a accederii României la Parteneriatul European al Asociațiilor Aeronautice (EPAA).

Totodată, este de subliniat faptul că la sediul Allied Air Component Command Ramstein (CC-HQ Air Ramstein) a avut loc, în perioada 3-6 octombrie, Conferința Comandanților Forțelor Aeriene din țările NATO. Prezent la această activitate, **domnul general-locotenent dr. Gheorghe Catrina**, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene Române, ne-a spus că au participat 25 de țări membre NATO și diverse agenții implicate în dezvoltarea aviației militare.

Discuțiile avute în plenul conferinței, pe laboratoare de lucru și individual, au reliefat o serie de aspecte specifice Alianței. Principalele teme abordate s-au referit la:

– extinderea serviciului de Poliție Aeriană în Țările Baltice pentru anul 2008. Acest lucru va avea ca scop, o dată cu funcționarea structurilor existente, instruirea controlorilor de trafic aerian operațional din statele respective, conform standardelor NATO. În acest sens s-a recomandat executarea unui număr cât mai mare de ieșiri avion;

– noul sistem de comandă control aerian (ACCS), cu întârzierile repetate cunoscute, trebuie să se dezvolte în continuare conform unui plan ce prevede finalizarea lui până în aprilie 2010;

– reducerea CAOC fixe, de la zece la patru nu micșorează încadrarea cu personal, apreciindu-se că implementarea noilor structuri, în paralel cu cele existente, va necesita mai mult timp decât dublarea personalului actual;

– în ciuda demersurilor existente, încă nu se prevede realizarea unor entități ACCS în noile state membre NATO.

Jean François Bel și Marian Aleodor Frâncu, lângă placa comemorativă din piața Traian Vuia – Montesson

General (r) Gianbartolo Parisi și general (r) Iosif Rus la Conferința Sistemelor Spațiale – Roma

De asemenea s-a discutat cu generalul W.T. Hobbins, comandamtul USAFE, necesitatea menținerii planului inițial de îmbunătățire a infrastructurii, în cadrul NSIP, pe aerodromurile Otopeni și Fetești.

Exercițiile comune desfășurate în țară sau cu participare în străinătate sunt tot atâtea motive de emoții, griji și preocupări, concepție și concentrare, angajare de forțe, mijloace și oameni. Fiecare exercițiu având un nume și o semnificație, ca de exemplu: Viper Lance, Autum Flag, Chasseur Accompli, Romex, Seeism, Egreta și altele. Toate, la sfârșit, cu cifrele 2006. La finalul fiecăruia s-a încercat obținerea sau exprimarea unor aprecieri, rezultate, perspective și concluzii. Calificativele: bune, foarte bune și aprecieri de genul: *„Eu am văzut o integrare deplină între personalul navigant și cel de asigurare”* (căpitan Reynolds, Escadrila 22, SUA). *„Compunem o echipă solidă și de durată, trăim și muncim mult timp împreună, iar unicul fapt la care suntem cu toții concentrați este misiunea primită“*. Sau: *„Avem o relație deosebită cu partenerul român, atât în ceea ce privește programele comune de dezvoltare a standardelor NATO, interesul pentru îmbunătățirea performanțelor avioanelor de transport C-130, cât și în privința ajutorului oferit în lupta împotriva terorismului”*, a declarat generalul Tom Hobbins la încheierea vizitei în România.

De altfel, vizitele și schimburile de experiență realizate la nivelul Aviației Militare, atât la noi în țară cât și în alte state europene, cu efecte utile în structura

Standul României – Farnborough 2006

acesteia, au avut ca scop o diversitate de teme și probleme. Prioritare au fost și sunt: procesul de reformă și modernizare a forțelor aeriene, colaborarea bilaterală cu diferite forțe aeriene, modul de selecție, formare și instruire a piloților; stabilirea unor strategii viitoare de cooperare pentru antrenamentul în comun între forțele aeriene în beneficiul propriu, al stabilității zonale și, desigur, al Alianței Nord-Atlantice. Pe alt plan, managementul resurselor pentru obținerea rezultatelor de excepție, perfecționarea interoperabilității structurilor, îmbunătățirea determinărilor în cazul accidentelor de aviație, evaluarea operațională și altele.

Complementaritate

În termeni similari s-au întâmplat unele lucruri și cu Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii care a devenit un organism de simbioză cu Statul Major al Forțelor Aeriene Române și chiar mai mult, fiind patronat de către acesta. Asociația s-a implicat în numeroase activități în țară și în afară, a extins și dezvoltat cunoașterea fenomenului aeronautic național și european, susține efortul moral și instituțional al flotei civile și militare române, promovând în orice moment interesul acestora. În același timp, ARPIA este inițiatorul și reazemul pregătirii și desfășurării unor evenimente ce încearcă să pună în evidență valorile culturale și istorice aviatice, pionierii și eroii acesteia, să caute și să identifice documente și obiecte de patrimoniu.

În zilele de 5, 6 și 7 octombrie 2006, la Bruxelles și la Baza Aeriană Florennes, Belgia, a avut loc întâlnirea asociațiilor aeronautice din Europa. De ce în Belgia? Pentru că Belgia a fost țara organizatoare, iar președintele asociației aviatorilor belgieni (ASNORA), colonel Pierre Pissoort, a îndeplinit și funcția de președinte EPAA. La întrunire au fost invitate 12 țări europene, inclusiv România. Adică, țările care au depus cereri de aderare la EPAA – Parteneriatul European al Asociațiilor Aeronautice (Forțelor Aeriene).

Este cunoscut faptul că permanent și, mai ales la acest eveniment, am avut sprijinul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene Române, al Ministerului Apărării și al unor instituții și companii aeriene (ROMATSA, AACR, Medrom, Carpat Air). Pentru participare, la cererea organizatorilor, au fost oferite toate datele și informațiile despre ARPIA, statutul și membrii acesteia, relațiile și colaborările naționale și europene, scopurile și obiectivele ei, calitatea și CV-ul participanților. Delegația inițial stabilită, a fost compusă din: general (r) Iosif Rus, președinte ARPIA, comandor (r) Dan Andrei, vicepreședinte și reprezentant al Aviației Civile, acesta fiind ulterior înlocuit, la cererea lui, cu căpitan-comandor (r) Gabi Udrea, juristul asociației.

Potrivit hotărârii Comitetului Director din 6 octombrie 2006, candidatura ARPIA a fost acceptată și România a devenit **membru cu drepturi depline** în EPAA. Felicitările și scrisoarea primite de Anul Nou confirmă această decizie pentru noi și Cehia. În scrisoare se face precizarea că reprezentanții Delegațiilor și Comitetul de Conducere vor confirma și semna Scrisoarea de Acceptare pe parcursul viitoarei Sesiuni ce va avea loc în Franța. Președintele asociației franceze (ANORA), domnul colonel (r) André Geoffroy, cunoscut la momentele Montesson și Bruxelles, a devenit acceptată cu această dată, pentru doi ani (2007 și 2008), președintele EPAA. Următoarea întâlnire este planificată ca dată probabilă, în luna iunie 2007.

Ecouri

Față de cele consemnate mai sus, discutate și la o invitație de sfârșit de an (devenită tradițională la aviatori), cu

Irina Comarovschi ambasadorul României în Ungaria, și general-maior ing. cosmonaut Dumitru Prunariu, la expoziția "Aripi Românești" – Budapesta 2006

diferite personalităţi care au lucrat în Aviaţia Militară şi în Statul Major al Forţelor Aeriene, am putea zice *o întâlnire de suflet*, încercăm să le aşezăm şi altfel. În lumina unui proiector. Folosim în acest sens unele expresii şi concluzii ale distinsului aviator, comandorul Dumitru Berbunschi, redactor şef la revista *Cer Senin*. El scria în publicaţia respectivă că, la tradiţionalul pom de Crăciun şi în crengile lui întotdeauna se află pus ceva. Cu un anumit gest de respect şi consideraţie îi preluăm afirmaţiile şi le redăm în continuare.

La rădăcină şi pe câteva din crenguţe, îmbrăcate în lumina sidefie a victoriei, stau misiunile mari ale anului dus, unde aviatorii români s-au regăsit. Ei şi-au probat tăria şi profesionalisul în misiunile *Altheea şi Kaia*, au celebrat 100 de ani de la zborul lui Vuia sub arşiţa lui cuptor la RoIAS-2006, împreună cu aviaţiile moderne ale lumii, iar roadele toamnei s-au cules pe cerul României cu nume de rezonanţă: *Viper Lance, Autum Flag şi Chasseur Accompli*.

Mai sus, un pic ascuns ochilor obişnuiţi să vadă repede şi să uite a judeca, stă *bătrâna doamnă* a aviaţiei române care este MiG-ul 21 LanceR. Cal de bătaie al variantelor sale anterioare, dar mai ales al ultimilor zece ani de misiuni internaţionale, LanceR-ul încă mai are destule de spus pe cerul raidurilor de pace. Ca într-o formaţie de gală, îi stă pe stânga IAR-ul 330 Socat, iar la dreapta lui navighează C-130 Hercules.

La vârf, nu prea bine precizat şi vag ca o părere, îmbrăcat parcă într-o lumină aproape ireală, un avion fuselat savant, cu alură de pasăre a văzduhului şi nume necunoscut se află avionul multirol. Pare că vine. Este ceea ce va urma. Şi, ca într-o *zonă de serviciu în aer*, îl secondează noul avion mediu curier. Adevărat, însă cu colinde şi cu *cântec* (zice autorul). În rest, ghirlande, ceva artificii, zurgălăi şi în asistenţă, mulţi spectatori.

În bradul nostru este prezentă şi aviaţia civilă de transport. Cu noutăţi şi schimbări, dar şi cu ceva suprapuneri de contracte mascate sau mai puţin puse în lumină pentru pasageri. E bine să nu intrăm în prea multe detalii. Pot provoca rău de avion. Pe cursele aeriene singurele chestiuni ce convin călătorilor sunt preţurile. Companiile low-cost pun în vânzare bilete din ce în ce mai ieftine şi au împărţit deja cerul României. Însă atunci când se apelează la zboruri low-cost trebuie ţinut cont de preţul final. La bilet se adaugă o serie de taxe. Şi, nu sunt puţine. Undeva, pe la mijloc, se află şi un catren: "Zboruri bune, zboruri line, Anul nou cu tine vine, Să-l treci pe alt macaz, Cu tot ce-i rău şi cu necaz!" Semnat: E nul escu, din culegerea de catrene aruncate dintr-un avion pe timpul zborului în jurul Terrei.

Punct

Acum, iată-ne cu toţii în Uniunea Europeană, în organisme şi asociaţii aeronautice europene, cu drumuri şi întâlniri periodice europene şi, probabil, cu structuri, avioane şi elicoptere europene. Fiecare dintre participanţii români la Ramstein şi Florennes sau în alte locuri, a fost cu grijile şi emoţiile lor specifice. Este clar că şi unii şi alţii, participanţi la exerciţii, conferinţe şi întâlniri am avut şi satisfacţiile momentului.

Aeronautica Română şi ţara noastră în ansamblu au devenit, sub toate aspectele, europene. România a sărbătorit, mai în urmă cu trei ani, întrarea în NATO, iar în zorii acestui an, admiterea oficială în Uniunea Europeană. Avem obligaţia să înţelegem esenţa, responsabilităţile şi noul statut. Admiterea în Uniunea Europeană a fost şi este înfăţişată sub semnul avantajelor. Comentariile aproape le ştim, viitorul o să-l simţim iar realizările o să le vedem. Ne dorim ca fiecare aviator şi cititor, în pomul lor, la Crăciunul următor să găsească darul împlinirii, fie el cât de mic, iar combinaţia cuvintelor din titlu să o regăsim, cât mai des, în aeronautica europeană.

General (r) IOSIF RUS

Delegaţii participanţi la Sesiunea EPAA (European Partner Aeronautec Asociations) – Bruxelles 2006

THE INTENSITY OF PROFESSIONAL STRESS SPECIFIC TO FLYING MISSIONS

Abstract:

This study is aimed at catching the military pilots' perception on the intensity the various professional hassles put on them by the performance of certain air missions and concurrently at assessing the level of stress of MiG-21 LanceR pilots against that of IAR-330 helicopter ones.

The professional stress was scrutinized in the following areas: mental and physical ability requirements; time-related stress; physical efforts; self-assessment in relation with personal level of frustration. These areas were aggregated into six measuring ranges according to NASA-TLX procedure. This method offers a multi-dimensional assessment of the above-mentioned professional stress developing a parallel analysis and evaluation of their relative strengths on a contiguous scale.

NASA-TLX procedure was administered on a group of 78 military pilots coming from various units, out of which 35 fly MiG-21 LanceR jets and the other 43 – IAR-330 helicopters.

Flying maneuvers evaluated were night and day taking-off and landing, formation flying and combat firing.

After processing the raw data it was concluded that the mentioned professional stress is differently perceived dependant on the specific flying maneuver and aircraft type. There were emphasized significant differences in perceiving the stress level by the pilots flying MiG-21 LanceR fighters and those flying IAR-330 helicopters in terms of mental and physical stress, self-assessed level of performance, and personal level of frustration. As far as time-related stress and physical effort were concerned, there was no statistically significant dissimilarity between the perceptions of supersonic jets and helicopters' pilots, for all the evaluated aspects.

INTENSITATEA SOLICITĂRILOR PROFESIONALE ÎN SARCINILE DE ZBOR

Cadrul metodologic

Obiectivele studiului de față au constat în surprinderea percepției piloților militari asupra intensității pe care diferite solicitări profesionale o exercită asupra lor în cazul anumitor sarcini de zbor și depistarea diferențelor dintre solicitările profesionale în cazul piloților de MiG-21 LanceR și piloților de elicoptere IAR-330.

Desfășurat pe un număr de 78 piloți militari, dintre care

35 zboară pe avioane MiG-21 LanceR și 43 pilotează elicoptere tip IAR-330, studiul s-a axat pe autoevaluarea intensităților solicitărilor profesionale, având la bază protocolul NASA-Task Load Index (NASA-TLX). Această metodă oferă posibilitatea unei evaluări multidimensionale a solicitărilor profesionale, obținându-se în final un scor de solicitare bazat pe media ponderată a șase subscale: cerințe mentale, cerințe fizice, cerințe temporale, performanța proprie, efort și frustrare. Semnificația acestor subscale este următoarea:

– *Solicitări mentale:* cât de multă activitate mentală și perceptivă este cerută (de exemplu: gândire, decizie, calcule, memorie, căutare etc.). Deoarece 35 zboară pe avioane MiG-21 LanceR și 43 pilotează elicoptere tip IAR-330, studiul s-a axat pe autoevaluarea intensităților solicitărilor profesionale, având la bază protocolul NASA-Task Load Index (NASA-TLX). Această metodă oferă posibilitatea unei evaluări multidimensionale a solicitărilor profesionale, obținându-se în final un scor de solicitare bazat pe media ponderată a șase subscale: cerințe mentale, cerințe fizice, cerințe temporale, performanța proprie, efort și frustrare. Semnificația acestor subscale este următoarea:

– *Solicitări mentale:* cât de multă activitate mentală și perceptivă este cerută (de exemplu: gândire, decizie, calcule, memorie, căutare etc.). Este sarcina ușoară sau solicitantă, simplă sau complexă, riguroasă sau imprecisă?

– *Solicitări fizice:* cât de multă activitate fizică este cerută (de exemplu: apăsări, împingeri, activări, manevre ale sistemelor de control etc.). Este sarcina ușoară sau solicitantă, înceată sau accelerată, lejeră sau încordată, odihnitoare sau laborioasă?

– *Solicitări temporale:* cât de mare este presiunea timpului resimțită pe durata sarcinii sau a elementelor acestora. Are un ritm lent, odihnitor sau rapid, intens?

– *Efort:* cât de mult efort (mintal și fizic) trebuie depus pentru a atinge performanța cerută de sarcină.

– *Performanță:* cât de mult succes crede pilotul că a avut în atingerea nivelului de performanță fixat prin programul de instruire. Cât de satisfăcut este de performanța atinsă în realizarea acestor obiective.

– *Nivel de frustrare:* cât de nesigur, descurajat, iritat, stresat și nemulțumit sau, dimpotrivă, încrezător, mulțumit, relaxat și satisfăcut se simte pilotul în timpul activității de zbor.

Pilotul evaluează compa-

Figura 1. ***Indicele TLX pentru solicitările profesionale (MiG-21LancerR)***

Figura 2. ***Indicele TLX pentru solicitările profesionale (elicoptere IAR-330)***

rativ, două câte două, toate subscalele, în total 15 perechi (marcând pentru fiecare factorul predominant), urmând ca în faza următoare să evalueze distinct, (pe un continuum de la 1 la 20) cele șase subscale sub aspectul intensității solicitării pentru fiecare sarcină în parte.

În final, se calculează un indice ponderat și un indice general de solicitare, obținându-se astfel, atât măsura gradului de solicitare specific unei anumite sarcini, cât și informații asupra solicitărilor generale.

Sarcinile de zbor avute în vedere au fost: aterizarea în zborul de zi, aterizarea în zborul de noapte, decolarea în zborul de zi, decolarea în zborul de noapte, zborul în formație și tragerile de luptă.

Rezultatele cercetării

Solicitările profesionale sunt percepute ca având grade de intensitate diferite, în funcție de tipul de sarcină și de aeronavă, astfel:

- Într-o „ierarhie" a solicitărilor profesionale, pentru piloții de **MiG-21 LanceR** se constată că cea mai intensă solicitare profesională pentru toate sarcinile de zbor studiate este performanța, ultimul loc revenind nivelului de frustrare autoperceput. Aceasta presupune faptul că pilotul este preocupat în primul rând de atingerea și realizarea obiectivelor fixate în programul de instruire;
- Solicitările fizice și efortul exercită cea mai mare presiune în cazul tragerilor de luptă și zborului în formație, fiind mai puțin intens în aterizarea și decolarea în zborul de zi. Solicitările temporale și mentale sunt percepute mai intense în tragerile de luptă și în aterizarea pe timp de noapte;
- Pe ansamblu, tragerile de luptă reprezintă sarcina considerată ca fiind cea mai dificilă sub aspectul solicitărilor profesionale studiate, fiind urmată de zborul în formație, aterizarea pe timp de noapte, aterizarea pe timp de zi, decolarea în zborul nocturn și decolarea în zborul de zi;
- În cazul piloților de **elicoptere tip IAR-330**, ca și la piloții de MiG-21 LancerR, nivelul de frustrare autoperceput este plasat pe ultimul loc, performanței revenindu-i locul întâi pentru sarcinile studiate, cu excepția tragerilor de luptă. Efortul și solicitările mentale exercită cea mai mare presiune

în tragerile de luptă și sunt percepute ca mai puțin intense în aterizarea și decolarea pe lumină. Solicitările fizice sunt resimțite ca fiind intens solicitante în zborul în formație și tragerile de luptă, iar solicitările temporale exercită cea mai mare presiune la aterizare (atât în cea de zi, cât și în cea de noapte);

■ Și aici, tragerile de luptă reprezintă sarcina considerată cea mai solicitantă, urmată de zborul în formație, aterizarea și decolarea în zborul de noapte și, pe ultimele locuri, aterizarea și decolarea în zborul de zi.

Analizând **comparativ** intensitatea solicitărilor profesionale la piloții de MiG-21 LanceR și piloții care zboară elicoptere tip IAR-330, s-au obținut diferențe semnificative din punct de vedere statistic pentru următoarele tipuri de solicitări și sarcini:

◆ *Solicitările mentale,* în cazul tragerilor de luptă, sunt resimțite ca fiind semnificativ mai intense de piloții de elicoptere decât de piloții de MiG-21 (p=0.04, t=-2.06);

◆ *Solicitările fizice* sunt resimțite mai intens de către piloții de elicoptere în cazul zborului în formație (p=0.02, t=-2.30);

◆ *Nivelul de performanță* autoevaluat este semnificativ mai ridicat la piloții de MiG-21 LanceR în cazul aterizării în zborul de zi (p=0.00, t=3.95) și al decolării pe lumină (p=0.01, t=3.42);

◆ *Nivelul de frustrare* autopercepu este resimțit ca fiind mai mare, de piloții de elicoptere în cazul aterizării în zborul de zi (p=0.03, t=-2.21);

◆ În cazul *solicitărilor temporale* și al *efortului*, nu s-au înregistrat diferențe semnificative statistic, între piloții de avioane supersonice și cei de elicoptere pentru nici una dintre sarcinile studiate.

Concluzii

◆ Solicitările profesionale sunt percepute ca având intensități diferite, în funcție de sarcinile de zbor;

◆ Indiferent de sarcina de zbor și de tipul de aeronavă, în ierarhia solicitărilor, nivelul de frustrare autopercepu este plasat pe ultimul loc. În majoritatea cazurilor, primul loc îi revine performanței (excepție: piloții de elicoptere plasează performanța pe locul al doilea în tragerile de luptă);

◆ Solicitările temporale și efortul nu sunt percepute ca având intensități semnificativ diferite în zborul avioanelor supersonice față de zborul elicopterelor.

Psiholog principal DANA ZEICU
Căpitan-comandor psiho-sociolog FLORIN PĂUN

Bibliografie:

– psih. dr. colonel Marian Popa. *Curs de psihologie aeronautică.*

– Ceaușu, V. (1987). *Solicitări psihice la aviatori și parașutiști.* București: Editura Militară.

– Hart, S.G. & Staveland, L.E. (1988). Development of NASA-TLX (Task Load Index): Results of empirica land theoretical research. In P.A. Hancock & meshkat (Eds.), *Human Mintal Workload.* Amsterdam: Elsevier.

– psih. dr. colonel Marian Popa (1981). *Ghid psihologic al instructorului de zbor.* Boboc.

THE BEST OF THE BEST – 2006

The Air Force Staff organized the second edition of the contest "The best of the best – 2006" for non-commissioned and technical non-commissioned officers.

The contest was thought as a way of rewarding and stimulating non-commissioned and technical non-commissioned officers' efforts in achieving remarkable results during educational and training process, in efficiently and proficiently accomplishing their tasks and missions to promote an image of military experts and warriors able to lead, train and increase subordinates' motivation.

In other words, the contest aims to reveal and promote the merits of non-commissioned officers in service with the Romanian Air Force, those who lay the foundation of flying, who watch over the skies, improve their training in firing ranges and make a second last for ever, in a word those "illustrious John Does" representing the spinal column of blue-uniformed.

There were twelve technical non-commissioned officers and twelve non-commissioned officers from large units, units, and subunits subordinated to the Air Force Staff who qualified for the finals of the competition second edition.

Due to active involvement of commanders' advisors on NCO issues in preparations of the event, this second edition brought significant gains in competition quality.

All of a piece with the previous edition, this one was a two-stage competition. During the initial stage, each structure assigned a selection committee which nominated two representative candidates, a technical non-commissioned and a non-commissioned officer, to participate in the final stage of the contest held at the Air Force Headquarters. Options of the unit committees were listed in a checklist and submitted to a commission assigned by the Air Force Chief of Staff. Following a thorough consideration of the reasons for nominating the very candidates, the commission chose the winners for "Technical NCO of the year" and "NCO of the year".

„CEL MAI BUN DINTRE CEI BUNI" – EDIȚIA 2006

În Statul Major al Forțelor Aeriene s-a desfășurat a doua ediție a concursului „*Cel mai bun dintre cei buni*" pentru maiștri militari și subofițeri.

Concursul a fost proiectat ca o modalitate de a răsplăti și stimula eforturile maiștrilor militari și subofițerilor în obținerea de rezultate deosebite în procesul instructiv-educativ, în îndeplinirea cu competență și la cele mai înalte standarde a sarcinilor și misiunilor încredințate, pentru promovarea imaginii de specialiști militari și luptători, capabili să conducă, instruiască și să motiveze personalul din subordine.

Cu alte cuvinte, concursul își propune să scoată la iveală și să promoveze valorile corpului maiștrilor militari și subofițerilor din Forțele Aeriene Române, a celor care pun temelie zborului, care veghează liniștea cerului, care se instruiesc în poligoane și dau veșnicie secundei, într-un cuvânt, a „iluștrilor anonimi" care formează coloana vertebrală a militarilor în uniformă albastră.

În finala ediției a II-a a concursului, s-au calificat un număr de 12 maiștri militari și 12 subofițeri din marile unități, unitățile, subunitățile și formațiunile subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene.

Datorită faptului că toți consilierii comandanților pentru probleme ale maiștrilor militari și subofițerilor s-au implicat activ în pregătirea și desfășurarea concursului, ediția a doua a câștigat mult în calitate, rezultatele fiind pe măsură.

Ca și precedenta ediție, ediția a II-a a concursului s-a desfășurat în două etape. Într-o primă etapă, care a avut loc în fiecare structură, o comisie de selecție numită prin ordin de zi, a stabilit doi candidați, un maistru militar și un subofițer, reprezentativi pentru unitatea lor, desemnați să participe la etapa finală a concursului. Etapa a doua s-a desfășurat la Statul Major al Forțelor Aeriene. Opțiunile comisiilor din unități s-au centralizat și s-au introdus în discuția unei comisii numită de șeful Statului Major al Forțelor Aeriene care, în urma analizării argumentelor ce au stat la baza nominalizării candidaților a ales cei

doi câștigători ai titlului de "Maistrul militar al anului 2006", respectiv "Subofițerul anului 2006".

La baza selecționării candidaților au stat criterii precum: acte de eroism, curaj, devotament și inițiativă manifestate în îndeplinirea misiunilor încredințate; rezultate foarte bune obținute, constant, în îndeplinirea îndatoririlor de serviciu, în pregătirea pentru luptă, în exploatarea, întreținerea, repararea și păstrarea tehnicii de luptă, invenții și inovații pentru îmbunătățirea procesului instructiv-educativ și realizări în domeniul tehnico-științific; fapte deosebite în acțiunile de salvare a populației și a bunurilor materiale în cazul dezastrelor; servicii excepționale aduse țării, rezultate foarte bune obținute în alte domenii decât cel militar, precum și soluționarea unor situații complexe; îndeplinirea în condiții foarte bune a activităților pe timpul participării la misiuni interne și internaționale; aprecieri deosebite făcute în mod oficial de către structuri ale forurilor internaționale militare sau civile; rezultate foarte bune

obținute la concursurile pe linie de specialitate, cultural-sportive interne și internaționale; comportare ireproșabilă în orice împrejurare; alte criterii, considerate reprezentative de către comisie, pentru selecția candidaților maiștri militari și subofițeri.

Dar, să vedem laureații:

1. **Locul I** și titlul de „**Maistru militar al anului 2006**" a fost obținut de **maistru militar principal (av.) Aurică VASILESCU** din Baza 90 Transport Aerian – Otopeni.

Locul I și titlul de „**Subofițerul anului 2006**" a fost obținut de **sergent-major Beatrice-Loredana TUDOR** din Comandamentul Operațional Aerian Principal.

2. **Locul II: maistru militar clasa a II-a Vasile LUPU** – Tabăra de Instrucție pentru Trageri Sol-Aer – Capu Midia și **plutonier-major Ghiorghie DIMA** – Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene – Boboc;

3. **Locul III:** la egalitate de puncte **maistru militar clasa I Ștefan LUCA** – Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene

– Boboc, **maistru militar clasa a II-a Viorel GHEORGHE** din Batalionul IV Radiolocație – Comandamentul Operațional Aerian Principal și **sergent-major Mihaela CIUPEARCĂ** – Baza 95 Aeriană – Bacău.

Fiind vorba de un concurs există, evident, ierarhii bine definite. De aceea, consider că este cuvenit să îi amintim pe toți finaliștii concursului, oameni deosebiți pentru care munca a devenit crez și patimă, iar eforturile lor pentru obținerea de rezultate foarte bune în procesul instructiv-educativ, în îndeplinirea cu competență a sarcinilor și misiunilor încredințate, reprezintă amănunte cotidiene. Aceștia sunt: maistru militar clasa I Dănuț-Costel DĂNĂILĂ – Baza 95 Aeriană Bacău, maistru militar clasa a II-a Gabriel-Florin GHIRAN și plutonier-major Gheorghe-Vasile GHEJAN – Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii, maistru militar clasa a II-a Gabriel KIFOR și plutonier-adjutant, Ștefan GERMAN – Brigada 1 Rachete Sol-Aer București, maistru militar clasa a II-a Vasile PRISACARIU și plutonier-major (rachete) Petre GHERASIMESCU – Academia Forțelor Aeriene Brașov, sergent-major Marian PRODAN – T.I.P.T.S.A. – Capu Midia, sergent-major (auto) Titi POIANĂ – Baza 90 Transport Aerian Otopeni, maistru militar clasa a III-a Corneliu-Lucian CREȚU și plutonier-adjutant (geniu) Mihail CRIVĂT – Regimentul 70 Geniu de Aviație București, maistru militar clsasa a II-a Victor BIBICU și plutonier-major Ion ICĂ – Regimentul 11 Rachete Sol-Aer Brașov, maistru militar clasa a II-a – Constantin-Cristinel CRĂȘMARI și sergent-major Gelu TĂNASE – Batalionul 85 Comunicații Aero și Informatică București, maistru militar clasa I Virgil STOICA și plutonier Despina-Liliana STOIAN – Batalionul 210 Logistic București.

Într-o lume în care valorile sunt din ce în ce mai greu de desemnat,, în care simbolurile și idealurile sunt estompate de materialism, tânăra generație, soldații și gradații voluntari au nevoie de exemple la care să se raporteze. Finaliștii concursului „Cel mai bun dintre cei buni" pot fi considerați exemple ale pasiunii, ale muncii, respectați de șefi, camarazi și subordonați. Ei sunt colegii noștri, oamenii lângă care muncim, cei care dau valoare corpului maiștrilor militari și subofițerilor, devotați din tot sufletul carierei militare în general și Forțelor Aeriene în special.

Maistru militar clasa I
ISPRĂVNICELU CLEMENTIN

OBEY NOT DISOBEY THE LAW

In its development human society defined the science of law contingent on identification of philosophical, spiritual and material facts related to its functionality. Thus, the science of law is assessed as an art of knowing what is good and fair, of the rules given to human beings for guiding themselves in their relationships with neighbors.

In its supreme meaning, "The Law" can not represent anything else but the very general rule that covers a common interest brought out by a higher authority and which everybody must obey.

Legal advisors in service with the Romanian Armed Forces are the bearers of intricate messages and their main task is obeying the Constitution of Romania, effective acts and regulations, applying general and specific principles of the Law in relation both to employees and to third parties, providing professional consulting when elaborating regulations and instructions ordered by commanders.

Legal advisers' activity is mainly means-based and not results-aiming, that is focused on elements, data and information derived from multifarious areas of law science and those specific to military field in order to obtain from the decision-making factors the most favorable answers. But this is a slow process that can not be influenced or preordained.

Legal assistance at Air Force Staff level has been proficiently exerted by its structures. The constructive output has joined to the general efforts in an attempt to appropriately put laws in effect through an optimum correlation, although some of them are not so well-synthesized by the law-maker, not very clear or even contradictory, offering exaggeratedly large amounts of data, texts and explanations.

Legal advisers who work in Legal Assistance and International Humanitarian Law Office have also involved in Air Force Staff personnel legal matters, when required.

It is important to underline here that unlike the numerous solutions considered "customary" we have to offer in cases submitted, there are situations which overstep the limits of "usual". In such situations there are not practical answers in terms of law discipline theory so that we have to apply to innovations or effortful research which is time-, and nerve-consuming and entails increasing responsibility.

LEGE, NU FĂRĂDELEGE

OAMENII

În evoluția sa, societatea umană a definit știința dreptului funcție de identificarea unor adevăruri filozofice, spirituale, materiale, legate de propria funcționalitate. Astfel, știința dreptului este apreciată ca artă a cunoașterii a ceea ce este bun și just, a regulilor date omului spre a se cârmui în raporturile cu semenii.

Funcție de izvoarele provenienței s-a folosit termenul de „Drept Natural" ca acela pe care natura îl dăruiește oamenilor pentru a-l învăța. El rezultă din legile veșnice și de nestrămutat ale naturii, pe care fiecare om îl are întipărit genetic în conștiința și inima sa, și anume de a trăi în mod cinstit, de a nu face rău nimănui și a da fiecăruia ceea ce i se cuvine.

Spre deosebire de dreptul natural, omul și-a constituit propriile legi sub denumirea de „Drept Pozitiv". Deosebirea dintre dreptul alcătuit de natură și cel clădit de om este că primul dirijează întreaga existență umană, pe când cel realizat de om este schimbător după timpuri, evoluție a societății, interese și locurile în care se adoptă.

În înțelesul său suprem, „Legea" nu poate reprezenta decât acea regulă de maximă generalitate, ce cuprinde un interes comun emis de o autoritate superioară și față de care toți sunt datori a se supune.

Cicero exprima un adevăr incontestabil: *„Libertatea se naște din strictă aplicare a legilor, iar un popor nu poate fi cu adevărat liber dacă legile rămân la el o literă moartă"*. Legile sunt aceleași pentru toți și toți suntem egali în fața legii. Legea cea mai bună este aceea care lasă cât mai puțin loc la aprecierea judecătorului, fiind precisă, clară și corectă.

Consilierii juridici din Armata Română, ca purtători ai unor asemenea mesaje complexe, au ca principală sarcină respectarea Constituției României, actelor normative în vigoare, aplicarea principiilor generale și speciale ale Dreptului în raport cu proprii salariați, cât și față de terți, asigurând consultanță de specialitate asupra actelor și măsurilor dispuse de comandanți și șefi în scopul exercitării actului de comandă și conducere în condiții de legalitate.

Activitatea consilierilor juridici este o activitate de **mijloace** și nu de **rezultat**, adică de concentrare a tuturor elementelor, datelor, informațiilor derivate din complexitatea domeniilor științelor dreptului și a celor specific militare, pentru a determina din partea factorilor decidenți soluțiile cele mai favorabile, care însă nu pot fi influențate, grăbite și prestabilite.

Relațiile profesionale dintre consilierii juridici și beneficiarii serviciilor acestora, sunt relații de colaborare. Ele se bazează pe criterii de strictă confidențialitate, onestitate, corectitudine și independență a opiniilor profesionale.

Asupra consilierilor juridici nu se pot exercita presiuni, îngrădiri, determinări a unor poziții, neputând fi folosiți în alte domenii sau lucrări ce nu intră în sfera competențelor strict juridice.

De modul în care comandanții doresc și reușesc să înțeleagă complexitatea actului de consiliere juridică, să-și apropie și să folosească această pârghie, pot gestiona într-o mult mai mare siguranță problemele cu implicații juridice ale

instituțiilor militare pe care le conduc.

Domeniile principale ale atribuțiilor consilierilor juridici privesc activitățile de avizare, documentare, asistență procesuală și asistență juridică generală. Consilierii juridici nu pot substitui obligații, atribuții sau prerogative care, potrivit legilor în vigoare, revin altor instituții, respectiv Ministerului Justiției, Ministerului Public, Ministerului Administrației și Internelor etc. În acest context ei nu pot, în același timp, consilia, îndruma, constata, aviza, incrimina sau apăra interesele Ministerului Apărării, în fața instanțelor de judecată. Aceste activități le depășesc competențele legale, fiind incompatibile statutului acestora.

Din aceste motive nu pot fi nominalizați ca:

– ofițeri cu cercetarea penală;

– președinți ai consiliilor de onoare sau de judecată;

– membri ai comisiilor de cercetare administrativă, în baza Ordonanței Guvernului nr. 121/1998 și Instrucțiunilor Ministerului Apărării nr. M-5/1999, de aplicare a acesteia, privind răspunderea materială;

– membri în alte consilii de stabilire a unor responsabilități sau constatare a unor fapte în legătură cu personalul militar sau civil.

În delimitarea aspectelor strict juridice ce decurg în urma activității unor asemenea comisii, consilierii juridici pot fi consultați asupra redactării materialelor

rezultate, soluțiilor ce pot fi adoptate în caz, consecințelor legale ce pot decurge, precum și finalitatea acestor demersuri prin documente specifice, acțiuni ce premerg deciziei finale sau pot influența evoluția unor cazuri sau situații.

MUNCA

Asistența juridică la nivelul Statului Major al Forțelor Aeriene a fost exercitată împreună cu structurile sale componente. Rezultatul calitativ al consilierii juridice s-a alăturat eforturilor comune, faptului că a existat o corelare optimă și o aplicare corectă a legislației în vigoare, uneori insuficient de bine sintetizată de legiuitor, interpretabilă sau contradictorie, cu un volum exagerat de date, texte și explicații.

Se remarcă aprecierile pozitive desprinse în urma acțiunilor de certificare ale Curții de conturi, care în ultimii 2 ani nu a semnalat aspecte negative în activitatea economico-financiară și contractuală a Statului Major al Forțelor Aeriene.

Trebuie totodată menționat volumul deosebit de amplu al problemelor, situațiilor și soluțiilor ce au fost date, prin desființarea și restructurările unităților militare din subordinea Statului Major al Forțelor Aeriene, în primul rând asupra patrimoniului acestora.

Pentru justa și corecta rezolvare a speței întâlnite trebuie obligatoriu să evidențiem eforturile cu totul deosebite ale factorilor de conducere și în mod cu totul special al domnilor: general-locotenent dr. Gheorghe Catrina, general-maior dr. Marinel Nicolae – șeful resurselor Statului Major al Forțelor Aeriene, colonel Dorel Ungureanu – șef logistică, locotenent-colonel Dumitru Țucă – contabil șef, persoane cu o pregătire și experiență deosebite, care au contribuit la finalizarea și prevenirea încheierii defectuoase a unor acte de cercetare administrativă, predări de gestiuni sau a multor alte spețe delicate cu posibile urmări penale și civile.

Au fost avizate contractele încheiate de comandamentul Statului Major al Forțelor Aeriene și de unitățile arondate, în prealabil derulându-se o intensă activitate de documentare legislativă și participare efectivă la procedurile specifice de achiziții privind negocierile, analiza de ofertă sau licitațiile.

Au fost parcurse și avizate toate procedurile legale pentru încheierea contractelor cu parteneri și furnizori de servicii, s-au verificat și semnat procese verbale de declasare sau scoatere din funcțiune a unor bunuri, obiecte și tehnică

– rezultate prin desființarea unităților militare din structura Statului Major al Forțelor Aeriene.

Au fost de asemenea, analizate și formulate puncte de vedere în problemele pe linie de resurse umane în care au fost implicate anumite cadre militare. În plan procesual civil, au fost documentate și întocmite diferite acțiuni sau revendicări, susținute în fața instanțelor civile jurisdicționale, s-au avizat propuneri de acte normative militare și propuneri legislative de interes general, precum și acorduri și tratate internaționale.

S-au organizat și pregătit acțiuni interne și internaționale pe linia dreptului internațional umanitar, pregătirea detașamentelor de militari care au plecat în Bosnia, precum și pregătirea din punct de vedere legal a misiunii ce s-a desfășurat pe aeroportul din Kabul – Afganistan.

Asistența socială a marcat tot atâtea preocupări deosebite în care au fost angrenați consilierii juridici din biroul juridic și drept internațional umanitar al Statului Major al Forțelor Aeriene, acordându-se consultații juridice tuturor persoanelor care ne-au solicitat aceasta.

Doresc să subliniez cu acest prilej că, în multe ocazii, problemele care ne sunt prezentate spre soluționare, depășesc firescul, deoarece nu există soluții practice din punctul de vedere al teoriei materiilor de drept, fiind nevoiți să inovăm sau să facem o veritabilă muncă de cercetare, aspecte ce presupun un mare consum nervos, precum și asumarea unei responsabilități crescute.

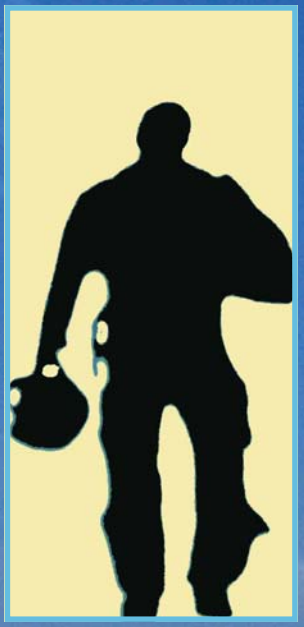
Se spune că, asemenea aviatorilor sau geniștilor, juriștii din armată nu pot greși decât o singură dată, pentru că a doua oară nu mai au cum, fiecare dintre aceștia, din motive bănuite de dumneavoastră.

Colonel (jurist militar)
AURELIAN GRĂDIȘTEANU,
șeful Biroului Juridic și
Drept Umanitar

CEA MAI UȘOARĂ MESERIE DIN LUME

Nu veți ghici ușor, cu toate strădaniile de care sunteți capabili, poate chiar niciodată, așa că vă spun eu. La o cană de vin fiert, băută singură bineînțeles, am realizat că cea mai ușoară meserie din lume este cea de nevastă de pilot militar. Și, cum orice afirmație trebuie susținută cu argumente, încep.

Banii!



Cum care bani? Cei pe care îi câștigă el și despre care știu toți vecinii, toate rudele, lumea toată. Numai tu, nu. Adică tu, soția lui. Vecinii vehiculează cinci mii de euro, rudele, că de aia sunt rude, ceva mai mult. La serviciu, nici după 16 ani, colegii tăi nu pot înțelege de ce tu mai muncești când ai putea sta vara în Hawai și iarna la schi în Saint Moritz. Deja te gândești cum să-i "tragi" o verificare la card? Stai liniștită, ești singura care știi adevărul și dacă îl vei spune, oricum nu te va crede nimeni. Cât să rămână deci, cinci mii? De euro? Bine. Mai departe.

Mâncarea.

Este poate cea mai simplă problemă. Nici nu prea mai ai din ce alege. Macaroane s-au mâncat kilometri în școala militară. Ceai? S-au băut cisterne. Pește? Habar nu am avut noi până nu ne-am măritat cum se aruncă pe platoul de adunare, dimineața, cu conservele. Cum care platou? Ăla care le păstra sănătatea cu exercițiile de înviorare. Ce-ar mai fi? Vită! Neapărat la tavă și fiartă. Nu o să vă mai vorbească o săptămână și veți fi liniștite. Fasolea verde! Bețele alea lungi și subțiri care sunt puse cu grijă pe marginea farfuriei înainte de a-și face el ouă ochiuri. Cartofii! A mâncat vagoane în școală, așa că o porție în plus este întotdeauna bine primită. Și păstrată! Neatinsă! Vedeți,

ce vă spuneam? Nimic nu este mai simplu decât un grătar de porc cu garnitură, sau o friptură de pui.

Viața culturală.

De ce să vă pierdeți timpul cu o piesă de Ibsen sau un film de Scorsese, când nimic nu se compară cu scenariul spus, în detaliu, în oricâte acte, după o bere cu colegii? Iar pe deasupra, scenariul nu este niciodată același, doar doza de dramatism și tensiune se menține.

Libertate.

Aici se poate scrie un roman fluviu. Nu cred că există femeie mai liberă să facă ce vrea, decât o nevastă de pilot. Nu trebuie să-și facă griji pentru nimic. Are libertatea de a-și schimba ori de câte ori frizura, culoarea părului, garderoba, oricum el o să observe abia după ce toată lumea te va întreba când va fi o nouă schimbare în "look"-ul tău. O rochie îi va părea nouă și după ce prietenele vor șușoti că ai purtat-o trei sezoane la rând, iar el te va întreba siderat când ai cumpărat-o. Poate este mai bine să nu vadă decât să-ți spună, ca fiul tău, că semeni cu Peg Bundy după ce ai venit de la coafor. Mai ai marea libertate de a-l lăsa să doarmă sâmbătă dimineața când te duci în piață, să-ți menții condiția fizică făcând haltere cu plasele pline de... ne întoarcem la punctul cu mâncarea și veți vedea că nici nu prea aveați de ce să-l treziți. Când se organizează bagajele, ai voie să nu participi. Ce știi tu de ce este nevoie în concediu? O valiză plină? Glumești! Două tricouri, o pereche de blugi, una de pantaloni scurți, fusta, ești femeie, la ce-ți trebuie? Lasă-l pe el! Le știe pe toate. Îți repet, ai libertatea să nu te bagi. Și oricine știe: un drept câștigat este bun câștigat. Ai! Ai libertatea de a distribui finanțele casei. Este o reală plăcere să mergi să faci plățile la tot ce înseamnă facturi. Cum alergătura? Încredere! Un pilot are încredere în soția lui și știe că niciodată nu va primi un telefon prin care să fie anunțat că are restanțe la ceva.

Fidelitate.

Un bărbat care trăiește cu capul în nori, nu o va observa NICIODATĂ pe superba blondă, cu picioare până în gât și sâni obraznici, de pe trotuarul de vis-a-vis. Nici dacă va trece pe lângă el nu va întoarce capul. Îți va povesti despre cât de romantic este să fumezi o țigară sub aripa avionului, între două ieșiri pe cerul de deasupra. Așa că nevestele niciodată nu vor concura cu ultimul tip de avion, și apoi, ar fi cam greu să și-l aducă în casă.

Pat.

Locul acela în care se prăbușesc după ce au avut câteva zboruri de acrobație, sau o încercare de avion sau ce mai fac ei la serviciu, pentru că am uitat să vă spun ceva. Mai aveți libertatea de a nu ști ce fac ei, pentru că au semnat că nu vorbesc cu nimeni despre... Despre ce? Revenind la pat. Dacă au peste patruzeci de ani, la serviciul tău, colegele se uită chiorâș la tine. Știu ele ceva despre efectul radiațiilor. Tu nu, dar nu se merită să le explici și zâmbești.

Flori.

Nimic mai simplu. La 1 Martie, poate și la 8 Martie. Și, de ziua ta. Sau, nu?!

Data căsătoriei.

De ce să ne amintim de lucruri "tragice"? Pentru el. Pentru tine?! Nu ai aflat încă? Dacă nu era el... Ești cea mai norocoasă femeie din lume! Și cea mai liberă!

Serviciul tău.

Nu, nu cel de "nevastă". Cel de unde aduci bani, nu unde toci bani. Care servic!? Nimic nu se compară cu zborul, așa că ...nu există. Serviciul tău este locul unde pleci, doar pentru a-l enerva pe el cu ședințele tale, ca să te distrezi.

Argumente ar mai fi de adus, o mie, nu unul. Poate data viitoare vă voi scrie despre copii, soacre, părinți, petreceri și câte altele, dar până atunci tot ce-mi doresc, dacă tot rămâne cea mai ușoară meserie din lume, este să nu fiu trecută în șomaj.

ANDRADA COJOCARU

Motivation, career, resources, people

A resourceful element linking the staff and its needs, the Personnel Office of the Air Force Staff represents at the same time a starting point for the military career of the officers in their structures.

The main elements of the office development are mainly accomplishment of their specific duties such as personnel management in relation to their positions; implementation of "Military Career Guidance" and its adjacent orders and regulations; database updating; monitoring and control of personnel attendance; wage level and other allowances control; drafting of the orders and directions given by the Air Force Chief of Staff.

The only office where individual matters become the most important issue, the office where each of us entered at least once in his/her career, Personnel Office regains the motivation and respect it deserves.

MOTIVAȚIE, CARIERĂ, RESURSE, OAMENI

– personalul de la... Biroul Personal –

Întotdeauna, la sosirea unui cadru militar într-o unitate, indiferent de natura prezenței sale – mutare, numire în funcție, detașare – primul drum care trebuie făcut, este la Biroul Personal. În general, activitatea acestui birou dispune de un grad redus de expunere în conștiința personalului cu state vechi de încadrare, intrând la categoria „necesare și obligatorii". Tocmai de aceea am dorit ca, prin rândurile ce urmează, să reliefăm, pe tonul cel mai indicat – al specialistului – câteva dintre elementele constitutive ale conceptului de resurse umane. Am ales pentru aceasta locația cea mai apropiată nouă dar, totodată, cea mai reprezentativă din punctul de vedere al complexității activităților desfășurate: Biroul Personal din cadrul Serviciului Resurse Umane al Statului Major al Forțelor Aeriene.

Privit prin ochiul rutinei zilnice, a participantului comun la un angrenaj complicat de relații, **Biroul Personal al Statului Major al Forțelor Aeriene** reprezintă punctul de plecare, „momentul zero" al activităților desfășurate de personalul identificat cu structura militară aleasă. Dacă analizăm componenta rece, calculată, a regulamentelor și instrucțiunilor în vigoare, sintagmă definitorie mai ales pentru resursele umane, constatăm că aceste obligativități legislative sunt, adesea, declanșatoare de „migrene" relaționale în câmpul muncii.

Mai precis, printre atribuțiile biroului regăsim, împletite cu generalitățile prezente în exprimarea statutului de militar, indiferent de forma sub care se prezintă acesta – vârstă, grad, funcție

etc. –, mai multe elemente specifice: ◆ gestionarea personalului din cadrul S.M.F.A. din punct de vedere al funcțiilor pe care le încadrează; ◆ aplicarea *„Ghidului Carierei Militare”* și a celorlalte ordine adiacente; ◆ actualizarea permanentă a documentelor de evidență a personalului și a bazei de date constitutive a acestuia; ◆ monitorizarea prezenței personalului în unitate, atât pe timpul desfășurării programului, cât și în afara acestuia și întocmirea de situații specifice; ◆ acordarea tuturor drepturilor bănești, a sporurilor și indemnizațiilor de care beneficiază diferitele categorii de personal; ◆ întocmirea ordinelor și dispozițiilor șefului Statului Major al Forțelor Aeriene; ◆ întocmirea fișelor de pensie etc.

Ghidul nostru prin această stufoasă elaborare a activităților prezente la rubrica „obligații” în dreptul biroului, **locotenent colonelul George Stan**, șeful Biroului Personal din Statul Major al Forțelor Aeriene a ținut să precizeze: „Fără falsă modestie, complexitatea activităților desfășurate de personalul din biroul nostru, în special privind parcurgerea elementelor referitoare la acordarea drepturilor bănești și a altor sporuri, devine notorie mai ales datorită diversității armelor și a specificațiilor

fiecăreia dintre ele.

În comandamentul Forțelor Aeriene se regăsește personal militar ce reprezintă arme ca aviația, rachetele sol-aer, radiolocația, auto, geniu, NBC, parașutiști sau poliție militară. De asemenea, datorită mobilității caracteristice categoriei de forțe reprezentată, fapt coroborat cu deja celebrul de acum proces de restructurare și remodelare prin care au trecut Forțele Aeriene în ultimii 6 ani, numărul personalului deservit a constituit, în permanență, un prag obligatoriu de depășit și nu oricum, ci zilnic”.

Atu-ul oamenilor din cadrul Biroului îl constituie cunoașterea perfectă a legislației în domeniu, studierea adecvată a ordinelor și dispozițiunilor primite și transpunerea acestora într-o faptică exactă, generatoare, uneori, de adversități inutile, cauzate tocmai de necunoașterea acestor acte normative.

De asemenea, apropierea de fiecare dintre membrii personalului Statului Major al Forțelor Aeriene, discuțiile purtate cu aceștia în momentul pătrunderii în sistem, discuții referitoare la aspirațiile și idealurile lor, perspectivele pe care doresc să le abordeze pe durata contactului cu comandamentul categoriei de forțe, constituie alte etape în derularea procesului de dezvoltare a unor relații interumane speciale. „Considerăm că cel mai important aspect al lucrului cu oamenii este plierea, adaptarea permanentă pe fiecare tipologie, pe fiecare caracter, pe fiecare individ. Dorințele individuale trebuie raportate la documentele aflate în vigoare, însă conștientizarea acestui aspect este realizabil numai printr-un acord bilateral: Biroul Personal și militarul respectiv”, ne-a declarat **maiorul Liliana Chodan**, ofițer 3 în cadrul Biroului.

Acest tip de abordare face ca celelalte aspecte ale introducerii unui militar în atmosfera eșalonului superior al Forțelor Aeriene să treacă, cel puțin din punct de vedere perceptiv, în plan secundar (și aici vorbim despre confruntarea documentelor de evidență ale militarului cu datele existente în baza de date a Biroului, completarea sau modificarea datelor referitoare la situația familială, integrarea efectivă prin alocarea la toate drepturile – bănești, concediu de odihnă, concediu de odihnă suplimentar, indemnizații, sporuri etc). Tot acum, noul venit este informat asupra avantajelor sistemului în care tocmai a fost integrat – numirea în comandamentul unei categorii de forțe poate constitui un pas decisiv privind evoluția ulterioară în carieră. Responsabilitățile devin, astfel, mai mari, dar și perspectivele de accedere spre funcții superioare sunt la alt nivel.

De multe ori activitățile desfășurate sau, mai precis, respectarea termenelor de executare a acestora, nu se realizează decât prin depunerea unui efort suplimentar. Lipsa personalului specializat, specifică tuturor compartimentelor, este un simptom care se erijează într-o permanentă luptă cu timpul și cu execuția finală a atribuțiilor.

Însă, aspectul primordial, care primează în final, este rezolvarea acestor inadvertențe și aducerea în prim-plan a trăsăturilor ce caracterizează Biroul Personal. Referitor la această problemă, **locotenent colonelul George Stan** ne-a declarat: „Putem spune că acest birou devine,

prin complexitatea sarcinilor și devotamentul personalului, o adevărată interfață a Serviciului Resurse Umane cu oamenii, indiferent de gradul acestora: ofițeri, maiștri militari, subofițeri sau personal contractual civil. Mai mult, el se erijează în „managerul de carieră” pentru personalul deservit, fiind structura care consiliază personalul privind perfecționarea, accesul în carieră, chiar și în ceea ce privește condițiile cele mai avantajoase pentru părăsirea sistemului militar”.

Nu trebuie uitat, de asemenea, faptul că Biroul Personal completează și eliberează *Livretul Militar*, document cu semnificație foarte importantă datorită constituirii acestuia în „puntea de legătură” dintre cariera militară și societatea civilă sau, în unele cazuri, transformarea sa în document „post carieră”. Ținerea unei duble evidențe, atât clasică (memoriul personal și fișa de evidență), cât și complet informatizată, aspect ce permite, în scurt timp, identificarea tuturor datelor solicitate), reprezintă un alt element de bază în activitatea Biroului.

Analizând activitatea acestuia, cu detașarea conștientă a ochiului neutru, dar cu simțul critic implementat peste medie, putem creiona o imagine de ansamblu a echipei ce reprezintă, practic, legătura dintre oameni și sistem: această structură este singura unde întreg personalul deservit a fost prezent cel puțin o dată și este, prin extrapolare, locul unde problema fiecăruia – de fiecare dată, cea mai importantă – devine un subiect de lucru.

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU

"UNDER THIS SIGN WE WILL WIN"

The Latin adage "IN HOC SIGNO VINCES" engraved on the 95th Air Base emblem was once again highlighted on the occasion of the Holy National Day in December 2006, when the bust-statue representing Captain Alexandru Serbanescu was included as part of architectonic ensemble "Monument" built within the barracks to those airmen who operated on Bacau airfield and died serving their country.

Since that moment the air base has borne the signature of that air officer who fought and performed heroic deeds during the World War II. This is a huge achievement of those enterprising people for whom the word "impossible" does not exist when thinking about terrestrial things; due to their intelligence, determination, courage, daring, and last but not least their receptivity they made the victory possible. It was their love for aviation and devotion to their country which enabled that and the results came as a reward for doing such a remarkable work.

Through the military and religious ceremony, so touching and inspiring, held in the unit, the select officer and great patriot Alexandru Serbanescu was given a second chance to be born, "*came back to where he belonged*", as Commander Neculae Jianu said.

This is justice. Justice for that one who on 18th August 1944 rose in the skies and was overpowered and crashed by the enemy; that one who left for ever his footprints on the sky; that one who never accepted to withdraw from the frontline militarily and bravely facing the very ruler of the Romanian nation; that 32-old man who took his airplane with him when giving his life …

But this is history… already. The present means the 95th Air Base which "was baptized" and renamed in honor of this champion of the Romanian Aviation.x

Pe aerodromul Nicolaev, căpitanul Alexandru Şerbănescu (primul din dreapta) între camarazii de zbor

Eroul căpitan aviator ALEXANDRU ŞERBĂNESU

Dintre cei care au slujit cu devotament şi abnegaţie aripile aviaţiei româneşti în timpul războiului, un loc aparte îl ocupă în istoria aviaţiei române căpitanul aviator Alexandru Şerbănescu, simbolul aviaţiei de vânătoare.

S-a născut la 16 mai 1912 în satul Vlaici, comuna Colonești, judeţul Olt. Urmează şcoala primară în satul său natal, apoi gimnaziul la Iaşi. În baza concursului de admitere, devine elev la Liceul Militar „Nicolae Filipescu" de la Mânăstirea Dealu (1927–1931). În fiecare an de studiu, s-a situat printre primii. După absolvirea liceului a urmat Şcoala Militară de Ofiţeri de Infanterie din Sibiu, apoi Şcoala de Aplicaţii a Infanteriei. În 1931 a fost avansat la gradul de sublocotenent, fiind încadrat la Batalionul 3 Vânători de Munte din Braşov. Dorinţa acerbă, voinţa şi chemarea tânărului ofiţer de vânători de munte de la mersul pe schiuri la zborul cu avionul, l-au determinat să urmeze toată pregătirea succesivă a şcolilor de aviaţie.

La început a urmat Şcoala de Observatori Aerieni, în anul 1939 apoi Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie, Şcoala de pilotaj faza I pe avion Flet-10G, pe care a absolvit-o în toamna anului 1940, cu gradul de locotenent şi Şcoala de Pilotaj la Turnu Severin în anul 1941, faza II pe avioane şcoală IAR-27. Este brevetat ca pilot de război la 31 octombrie 1940 şi, ulterior pilot de vânătoare (IAR-80 şi Me-109G). Începând cu anul 1933 a îndeplinit diferite funcţii:

- comandant de pluton – Batalionul 3 Vânători de Munte;
- instructor de zbor – Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie;
- comandant secţie în Escadrila I a Şcolii Militare de Ofiţeri de Aviaţie;
- comandant de patrulă;
- comandant Escadrila 57 Vânătoare cu gradul de căpitan;
- comandant al vestitului Grup 9 Vânătoare.

O dată cu intrarea României în război la 22 iunie 1941, ofiţerul solicita să fie trimis la specializare pentru a putea fi brevetat pilot de război. Această pregătire a făcut-o pe aerodromul de la Ghimbav-Braşov pe avionul Nardi-305 şi apoi la Roşiori de Vede pe avionul IAR-80. Devenind posesor al brevetului dorit, a fost repartizat iniţial la Flotila 2 Vânătoare, apoi la Grupul 9 Vânătoare dotat cu avioane IAR-80. A solicitat comandanţilor ierarhici în repetate rânduri să i se aprobe mutarea în cadrul Grupului 7 Vânătoare, aflat în luptă pe frontul de răsărit. Această dorinţă i-a fost îndeplinită la 1 septembrie 1941. După 3 luni a fost avansat la gradul de căpitan şi numit la comanda Escadrilei 57 Vânătoare din acelaşi grup.

În luna martie 1943, s-a constituit o formaţiune din 45 de piloţi de vânătoare de elită, în frunte cu Şerbănescu, un grup

de vânătoare cu avioane MC-109G, care a fost încadrat în flotila germană „UDET" și trimis din nou pe front la Dnepropetrovsk. Bilanțul victoriilor aeriene obținute de acest brav pilot în cadrul acestui grup s-au ridicat la 30.

În cea de-a doua iarnă petrecută pe front în anul 1943 Șerbănescu devenise vânătorul nr. 1 al aviației române și în august 1943 era deja purtătorul Ordinului „Mihai Viteazul", Grupul 9 Vânătoare operând de pe aerodromul Melitopol, Nicolaev pe Bug, Odessa, Tiranopol, apoi întors în țară în 1944 prin Ordinul 164/13 februarie căpitanului aviator Alexandru Șerbănescu i s-a încredințat comanda Grupului 9 Vânătoare.

În luna aprilie Șerbănescu a fost sărbătorit oficial și decorat pentru cele 600 de lupte aeriene și 53 de avioane inamice doborâte. În vara anului 1944 experimentatul pilot s-a confruntat și cu aviatorii americani, ultima luptă aeriană având loc în dimineața zilei de 18 august 1944. În aceeași zi, cei 12 piloți ai Grupului 9 Vânătoare – Șerbănescu, 5 locotenenți și 6 adjutanți, la orele 9 când s-a dat alarma au alergat la avioanele lor, deja încălzite pentru decolare. Bâzu Cantacuzino a sosit în ultimul moment, al treisprezecelea. Comandantul Șerbănescu îl sfătuiește să renunțe fiind un număr cu ghinion, spunându-i că e mai bine ca să nu zboare. „Suntem 12 și cu tine 13, unul dintre noi va trebui să cadă și acela sunt sigur că voi fi eu". *Fantastică premoniție, sorții hotărâseră deja, iar căpitanul simțea.*

După 15 minute racheta aruncă stele roșii în spațiu, adică decolarea Grupului 9 Vânătoare: Alexandru Șerbănescu, Mircea Senchea, Vasile Gavriliu, Ion Dobran, Constantin Bendas, Ion Simionescu, Laurențiu Manu, Ion Mălăcescu, Constantin Miron, C. Nicoară, Dumitru Goloiu și Traian Darjan, toți s-au înalțat spre cerul patriei, unul câte unul, iar Bâzu Cantacuzino într-o formulă de compromis, ca să nu fie 13, patrula mai sus. A urmat o luptă inegală din punct de vedere numeric cu puternicele Mustang-urile inamice.

În momentul interceptării vânătorilor inamici, grupul nu avea înălțimea suficientă, urcând mereu în linie dreaptă, paralel cu inamicul, dar în sens invers. Șerbănescu vede 4 Mustang-uri și cu o încredere uriașă în grupul pe care-l comanda, virează scurt dreapta și „pică" pe inamic, considerând că toți îl urmează din spate. Așa a fost în afară de Gavriliu și de Bendas care acuzau lipsă de oxigen. Formația însă s-a rupt și lupta cu vânătorii inamici a fost dură. Nici unul dintre piloții noștri nu a mai putut să se apropie de bombardierele inamice. În timpul luptei, unul dintre subalterni a căutat să-l prevină pe Șerbănescu că din spate sunt atacați de 8 avioane de vânătoare tip Mustang. În căștile piloților s-au putut auzi cuvintele bravului comandant: „Văd! Dar sunt deja angajat în luptă cu Mustang-urile".

În dreapta lui coechipierul, adjutantul Darjan Traian și bineînțeles „îngerul" său păzitor, locotenentul Ion Dobran, după care, ...s-a așternut tăcerea. Dârzul apărător al spațiului aerian al României – căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu – fusese lovit de inamic. Avionul s-a înclinat și apoi s-a îndreptat către pământ ca un bolid. În urechile locotenentului aviator Ion Dobran, au dăinuit mult timp ultimele două cuvinte rostite de comandantul lor **„sunt doborât"**.

Într-adevăr, după 3 ani de război, cădea la datorie în Munții Buzăului, în chip eroic, dominat de fierbintele lui patriotism, mândria sa de vânător desăvârșit cu o voință de fier și cu credința exprimată că „locul meu este pe front, dorința mea este de a înfrunta inamicul oriunde și oricând pentru a-mi apăra țara". Așa a făcut, așa a crezut, și-a dus până la capăt crezul său.

După terminarea raidului aerian, Dobran a plecat cu un avion Fiesler în căutarea locului unde s-a prăbușit avionul comandantului său. După 2 ore de zbor a fost observată carcasa avionului nr. 3 a căpitanului aviator Alexandru Șerbănescu care zăcea calcinată și distrusă într-un teren împădurit din zona Munților Buzăului la Rusovat-Pătârlagele. Revenind la aerodrom și indicând pe hartă locul unde se aflau rămășițele avionului, un alt subaltern al eroului, adjutantul Traian Darjan, a plecat cu mașina personală a căpitanului, cu care a adus în pânza unei parașute resturile calcinate ale fostului coechipier și brav comandant.

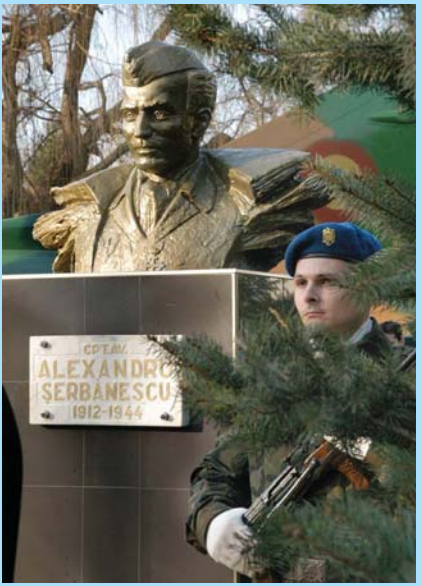
Theodor Niculescu spunea despre Șerbănescu: „ambițios, olteanul i-a ajuns pe toți și i-a depășit, iar în decurs de numai patru ani a atins strălucirea pe avioanele cele mai performante din acea vreme". Atât a durat steaua lui. Șerbănescu a fost ca un meteor având calități de excepție în arta pilotajului, spiritul de vitejie l-au impus incontestabil ca un veritabil comandant, sever și dârz, cu un caracter uman desăvârșit, credincios neamului românesc și camarazilor săi.

La 21 august 1944, căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu a fost înmormântat ca erou național la Cimitirul Militar Ghencea, unde un pluton format din 40 de ofițeri de aviație în frunte cu căpitanul aviator Bâzu Cantacuzino, i-au prezentat ultimul onor.

Grupul 9 Vânătoare a fost un model de profesionalism și curaj în Corpul 1 Aerian, iar aviatorul Alexandru Șerbănescu cel mai vrednic comandant de grup. După anul 1989, eroul a fost comemorat de trei ori cu onoruri militare, ultima dată fiind la 18 august 2004, la trecerea a 60 de ani de la ultima incursiune aviatică.

O arteră principală din cartierul Aviației îi poartă numele, iar Baza 95 Aeriană Bacău a adoptat în titulatură numele eroului și recunoașterea sa drept patron spiritual, ca simbol al aviației de vânătoare. De asemenea, Fundația „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu" – București onorează memoria eroului și a tuturor aviatorilor români, organizând colocvii lunare la Cercul Militar Național cu teme din istoria aviației, proiecții de filme și manifestări cultural-documentare din spectrul aeronautic.

ELEONORA ARBANAS
Președintele Fundației „Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu";
IOAN VULPOIU
Vicepreședintele Asociației Naționale a Parașutiștilor din România



INIMI DE ROMÂNI "DETECTATE" ÎN INIMA ROMÂNIEI

Romanian hearts "detected" in the very heart of Romania

With the wind only on their side, people serving with 76th Radar Battalion try to re-negotiate the human will, to represent the image of a formation.

Enduring for almost the whole year temperatures of about – 25°C, they succeed in making a family, a blended team to meet our expectations – to meet the highest standards accomplishing the unit tasks, which is airspace surveillance within the limits allowed by the fielded equipment age; warning the higher echelon, when necessary, of an emergency; cooperation with other similar structures to create a radio network.

Simple people, closely connected, able to tolerate heavy weather and environmental conditions, isolation, old equipping, and insufficient manning, this is the team we have discovered in the very heart of the Romanian territory, at Odorheiu Secuiesc.

Liniște. O liniște stranie, prin care doar vântul sprințar încearcă să-și creioneze o traiectorie aleatorie de-a lungul șirurilor de brazi semeți, semn distinctiv al statorniciei locurilor și oamenilor. Așa am găsit locul de cătănie al militarilor din cadrul Batalionului 76 Radiolocație, încercând, pe lungimea celor 5 km de drum abrupt, de munte, să ne domolească senzația de sufocare, specifică pentru cei neobișnuiți cu astfel de înălțimi. La concurență cu vântul, mașina unității – o carosată demnă de vremuri și drumuri mai bune – își croiește anevoios cale printre parii înalți, "plantați" pe marginea drumului pentru orientare, beneficiind de această neființă de caldă vreme în miez de iarnă. În rest, totul e tăcere... sau nu. De la zdruncinăturile mașinii de navetă la rotirea antenei "furgonului" P-14, de la altarul tricolor al micii biserici din unitate la speranța utilizării unui GAP FILLER, totul freamătă, totul pulsează adânc.

27 de kilometri. Atât trebuie să parcurgă zilnic militarii din Batalionul 76 Radiolocație de la Odorheiu Secuiesc pentru a ajunge la locul de muncă. Aceasta este distanța de închegare zilnică a colectivului, de comentarii, glume și confesiuni, aceasta este perioada de pregătire a activităților. De ce?, am întrebat puțin nedumeriți... "Pentru că așa ne-am obișnuit. În mica familie pe care o avem aici, toate deciziile se iau după consultații comune, cu respectarea regulamentelor și instrucțiunilor în vigoare", avea să ne lămurească imediat comandantul unității, **locotenent colonelul Marian Florea.**

Locotenent-colonelul Marian Florea

"Elementele care au contribuit, fără îndoială, la dezvoltarea acestui colectiv sunt climatul social, specificul zonei și natura oamenilor. Un alt aspect, destul de

rar întâlnit, este dispunerea la sacrificiu a personalului, atât de natură materială cât și familială, în scopul îndeplinirii atribuțiunilor funcționale. Cu preponderență săritori, capacitate fără de care nu se puteau rezolva multiplele probleme apărute, inerente unei structuri cu locul de dislocare special, militarii noștri sunt conștienți de necesitatea dezvoltării acestui tip de relații", a subliniat comandantul.

Iarna-i grea, omătul mare...

Ca toate unitățile de gen, subunitatea execută misiuni de supraveghere a spațiului aerian în limitele posibilităților mijloacelor din înzestrare și de înștiințare a eșalonului superior și a Inspectoratelor pentru situații de urgență despre situația aeriană din zona de dislocare a subunității. Privit la nivel macro, reprezentat de integrarea Forțelor Aeriene, o dată cu întreaga armată română, în Alianța Nord-Atlantică, par a nu fi modificări majore în ceea ce privește atribuțiile funcționale ale unității. „Ca urmare a statutului României de membru NATO, apreciez că misiunile subunității nu se vor schimba în viitor, dar în urma modernizării tehnicii existente, a achizițiilor de tehnică nouă și a implementării SCCAN (Sistemul de Comandă și Control Aerian Național) se va schimba modalitatea de îndeplinire a acestora, prin trecerea de la sistemul de lucru clasic la cel automatizat. Și, concomitent cu îndeplinirea acestor etape, este posibil ca forțele și mijloacele subunității să acționeze sub comanda directă NATO, în special în cadrul exercițiilor sau misiunilor internaționale", a adăugat comandantul structurii.

Rigiditatea, inerentă, a prezentării misiunilor Batalionului 76 Radiolocație, ne-a împins către destinderea discuției prin dorința noastră de a afla care este cea mai mare realizare a unității. Spre suprinderea noastră, răspunsul nu a atins șabloanele tipice în astfel de situații. Șeful de stat major al unității, **maiorul Adrian Hici,** prezent în unitate, ca majoritatea cadrelor, chiar de la absolvirea școlii militare, ne-a făcut o mărturisire demnă de un iubitor al meseriei pe care și-a ales-o: „Poate nu o să vă vină să credeți, însă, pentru noi, cea mai mare realizare este faptul că această tehnică, ce provine dintr-un lot de producție al anilor '55–'56, a reușit performanța, și asta în primul rând datorită personalului, pentru că resursele materiale nu au fost niciodată suficiente, de a fi utilizată la capacitate maximă în toată această perioadă. Desigur, ea a fost "resuscitată" de multe ori, dar niciodată nu a cedat definitiv.

... aici pe pământ, maiorul Adrian Hici și maistrul Mircea Pintilie

În strânsă legătură cu acest țel realizat, am regăsit mulțumirea păstrării colectivului, a creării unor relații speciale între oamenii ce-l compun. Un factor decisiv pentru dezvoltarea acestor relații l-a constituit amplasarea unității. „Una este ca unitatea să fie dispusă la marginea unei șosele, sau eventual la 200–300 de metri, astfel încât dacă se strică mașina, deranjul maxim este o scurtă plimbare, și cu totul altceva este o dislocare la 27 de kilometri de oraș, cu o porțiune de 5 km de drum de munte, cu zăpadă prezentă timp de 5 luni pe an. Măcar pentru acest lucru oamenii noștri primesc un spor la salariu – *spor de atragere cu greutate a personalului* –, denumire care dezvăluie pe deplin imaginea de subunitate izolată și susține perfect cauza unității colectivului", ne-a declarat șeful de stat major cu un calm tipic exclusiv ardelenilor.

Nu știm de unde găsesc atâta liniște acești oameni, dacă ținem seama de vitregiile condițiilor de muncă. Poate un rol determinant îl are mica biserică din

Cu "ochii" spre cer...

unitate, și rolul de apropiat, de sfătuitor, de consilier al **părintelui Adrian**. „Prin construirea acestei bisericuțe, personalul unității a dorit ca și la locul de muncă să o aibă mai aproape pe Mireasa lui Hristos, Biserica, unde să vină să se apropie de Dumnezeu prin rugăciune, atunci când simt nevoia sau când se săvârșesc, în mod organizat, slujbele", ne-a declarat acesta.

Este, desigur, o modalitate de a depăși o parte din situațiile și problemele apărute. Și acestea nu sunt puține. Cea mai importantă – deja desuetă – lipsa de personal. „Slaba încadrare cu ofițeri, maiștri militari și subofițeri a unității, duce la greutăți în aprovizionarea și desfășurarea activităților și este o problemă cu care ne confruntăm încă de la înființare. Altă situație, congruentă acestei stări de fapt, este baza redusă de selecție a candidaților pentru ocuparea posturilor de s.g.v. (soldați-gradați voluntari). În această privință, noul

Aşteptând Gap Filler-ul...

statut al soldaţilor şi gradaţilor voluntari, prin care s-au acordat anumite drepturi acestora, sperăm că va lărgi baza de selecţie, ceea ce va duce, implicit, şi la creşterea calităţii personalului angajat în unitate. De asemenea, sperăm ca acest aspect să-i motiveze în perfecţionarea pregătirii şi a modului de îndeplinire a sarcinilor.

Este important ca după angajare aceştia să fie monitorizaţi, iar cei mai buni să fie îndrumaţi pentru a trece în rândul subofiţerilor, pe filiera indirectă, pentru reducerea deficitelor la această categorie de personal. În aceeaşi idee, consider că este necesară activarea de personal din rândul absolvenţilor instituţiilor civile de învăţământ, organizarea de cursuri cu aceştia, ţinând cont de faptul că multe din funcţiile neîncadrate la cadre sunt prevăzute cu grade acordate la începutul carierei militare", ne-a declarat comandantul unităţii.

Participarea efectivă la activităţile desfăşurate cu staţiile P-14 (cu peste 70.000 de ore de funcţionare), P-37 şi P-18, rutina zilnică a raportului, încercările timide de apreciere a fructelor prelucrate tradiţional în zonă, poveştile aduse în limbajul aşezat al **maistrului militar clasa I Mircea Pintilie**, cel mai experimentat om de radiolocaţie din unitate (am reţinut-o pe cea referitoare la învăţarea tainelor meseriei în numai 2 ani de la un soldat), toate acestea ne-au indus, pentru o clipă, mirajul apartenenţei la acest colectiv. Şi, dintr-o dată, parcă nu mai vroiam să plecăm atât de repede.

Deontologia jurnalistică a fost cea care ne-a întors din euforia apartenenţei la colectiv, ce se dorea a deveni perenă, şi ne-a ispitit curiozitatea de a afla ceva din gândurile de viitor ale oamenilor, ceva impresii cu care să ne întoarcem în ariditatea comună a vieţii din „Regat". Tot comandantul unităţii a fost cel care ne-a oferit răspunsurile aşteptate: „Scopul nostru nu poate fi decât unul singur – atingerea stadiului de dotare şi asigurare logistică cerut de standardele Statului Major al Forţelor Aeriene la nivel de subunitate. Pentru aceasta, mai sunt necesare: ■ asigurarea extractoarelor automate de date la tehnica de radiolocaţie; ■ asigurarea staţiei de radiolocaţie tridimensională „GAP FILLER"; ■ asigurarea elementelor pentru realizarea SCCAN la nivelul subunităţii; ■ asigurarea tehnicii de transmisiuni prevăzută prin statul de organizare; ■ asigurarea cu tehnică auto pentru transportul personalului, aprovizionarea cu materiale şi alimente; asigurarea tehnică pentru nevoile operative, deoarece 70 la sută din tehnica de autotractoare existentă are norma în kilometri efectuată sau durata în ani îndeplinită; ■ conectarea subunităţii la reţeaua INTRAMAN; ■ asigurarea subunităţii cu mijloace informatice; ■ executarea de lucrări interioare la blocul alimentar".

În final, cuvintele, desigur, prisosesc. Bucuria mocnită a orăşeanului trezit în vârf de munte, fericit că nu a prins temperaturi de –30° C, aşa cum se întâmplă des la Odorhei, tresărirea de moment a inimii la vederea unui om de zăpadă făcut de oamenii locului aproape de intrarea în Batalionul 76 Radiolocaţie, simbol al ajutorului necondiţionat al societăţii civile locale, mâna întinsă camaraderească, gogoşile doamnei Moriko, bucătăreasa unităţii, răbdarea căpitanului Mircea Fechete în faţa planşetei, toate devin clipe încrustate în memorie.

Radiolocatoriştii din inima României vor continua să se ghideze în drumul lor prin troienele sufletelor înălbite de viaţa de munte, îşi vor aprinde ţigările de la lumânările tricolore prezente în fiecare birou, se vor mişca concentric în epicentrul relaţiilor interumane şi, poate decisiv, vor continua să-şi îndeplinească atribuţiile funcţionale cu încăpăţânarea unor români şi devotamentul unor militari profesionişti.

la schimbarea turei

Părintele Adrian în altarul de suflet românesc

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU
ADRIAN SULTĂNOIU

CER SENIN

PER ASPERA AD ASTRA

PUBLICAȚIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORȚELOR AERIENE ROMÂNE

CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
"CER SENIN"

Președinte

general-locotenent LAURENȚIU MAFTEI
e-mail: lmaftei @ roaf.ro

Membri

general-maior dr. MARINEL NICOLAE
e-mail: nicolaem@roaf.ro

general maior FĂNICĂ CÂRNU
e-mail: fcarnu@roaf.ro

general de flotilă aeriană ION ȘTEFAN
e-mail: istefan@roaf.ro

căpitan-comandor LILIANA TĂNASE
e-mail: proff@roaf.ro

comandor DUMITRU BERBUNSCHI
e-mail: dberbunschi@roaf.ro

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiția specificării sursei.

Traducere texte:
GABRIELA GROZA

Redacția *"CER SENIN"*

Șoseaua București-Ploiești, km. 10,5
sector 1, București
Telefon/Fax: **021/318.54.66**
***E-m@il*: cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 916.07; C 1011.00

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacției texte și fotografii care se încadrează în tematica revistei. Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conținutul articolelor aparține în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

REDACTOR-ȘEF:
comandor
DUMITRU BERBUNSCHI;
e-mail: dberbunschi@roaf.ro

SECRETAR DE REDACȚIE:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

SUBOFIȚER
CU EVIDENȚA
plutonier-major
SORIN SĂFTOIU
e-mail: sorin_saftoiu@yahoo.com

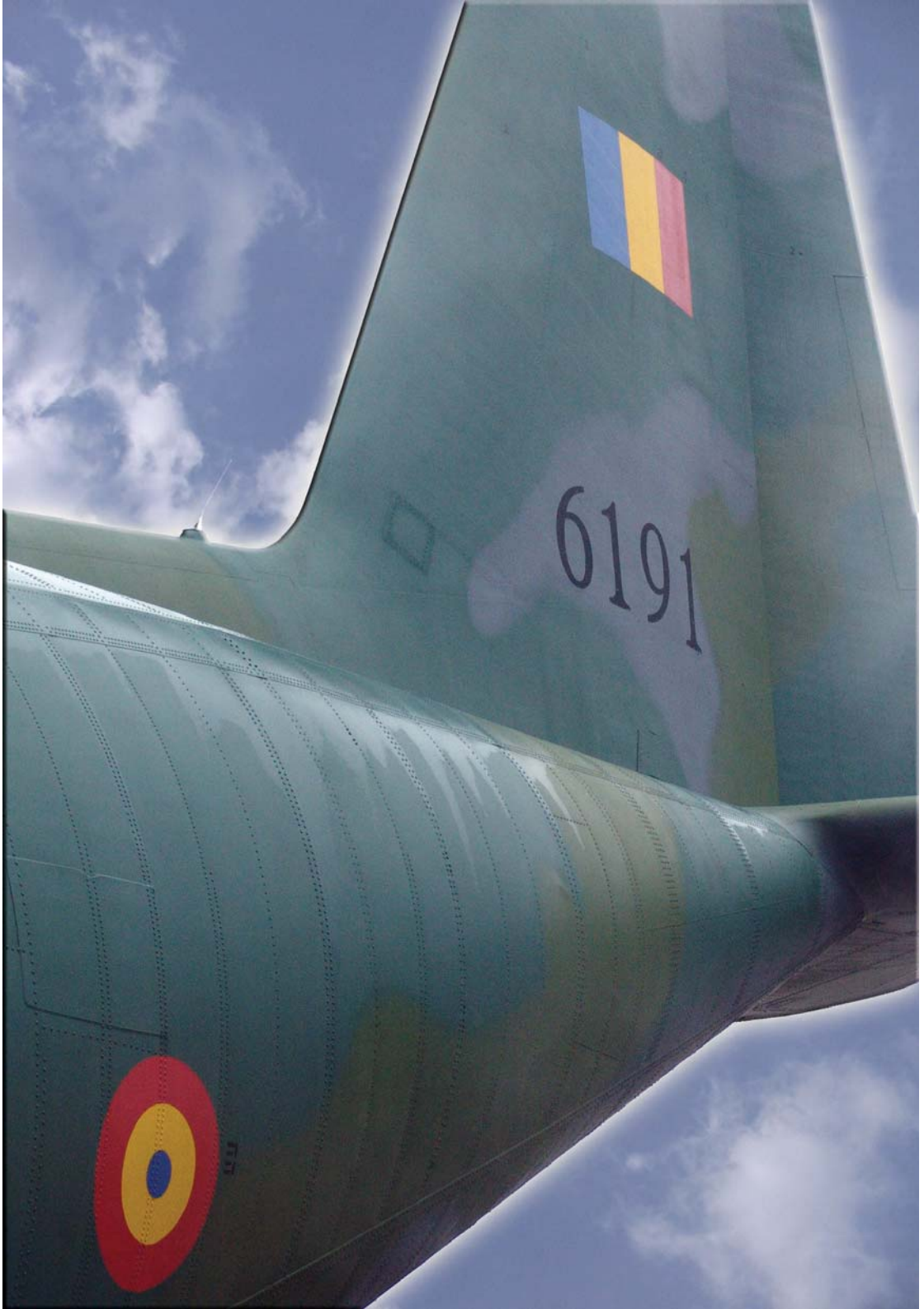
PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teodorescu_lucian@yahoo.com

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU;
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

Ne puteți vizita și la www.roaf.ro/ro/cersenin

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
sub comanda nr. 4541/2007


6191